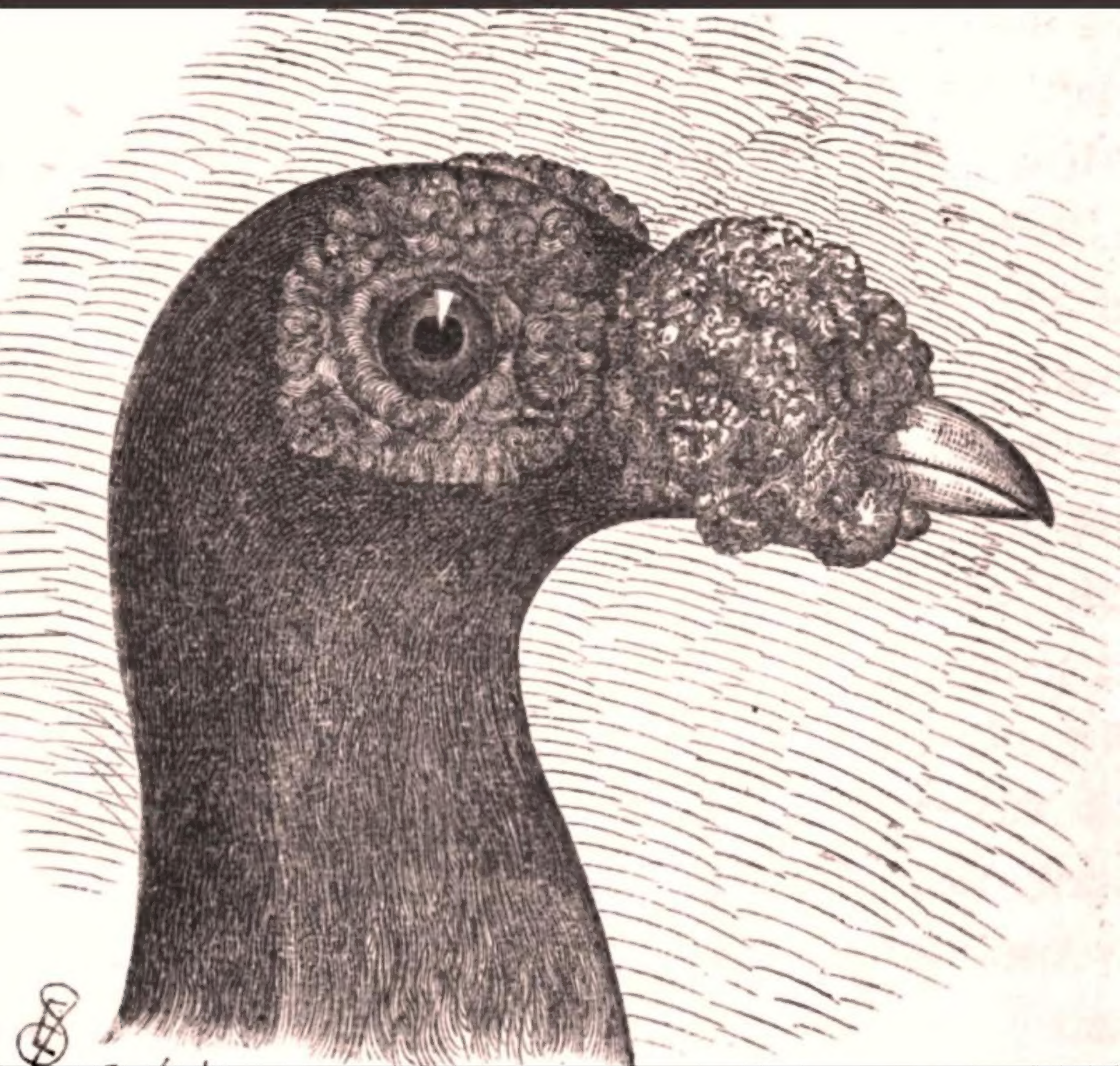


Die Brieftaube

Karl Russ


Ex-libris
Charles Atwood
Kofoid


SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868


Cöln

Die Brieftaube.

Ein Hand- und Lehrbuch

für ihre

Verpflegung, Züchtung und Abrichtung.

Von

Dr. Karl Ruß,

Verfasser von „Die fremdländischen Stubenvögel", „Handbuch für Vogelliebhaber, -Züchter und -Händler" (I. Fremdländische Stubenvögel; II. Einheimische Stubenvögel), „Der Kanarienvogel", „In der freien Natur", „Durch Feld und Wald", „Natur- und Kulturbilder", „Deutsche Heimatsbilder", „Meine Freunde", Herausgeber der Zeitschriften „Die gefiederte Welt" und „Isis", sowie der Gloger'schen Vogelschutzschriften.

Mit 12 Holzschnitten.

Hannover.

Carl Rümpler.

1877.

Druck von August Grimpe in Hannover.

Den Herren

Dr. Bodinus,
Direktor des zoologischen Gartens von Berlin, Vorsitzender des Vereins „Cypria“,

Rentier **H. Dietz** in Frankfurt a. M.,

Geh. Justizrath **Keller** in Berlin,

Kaufmann **H. Köhne** desgl.,

Rentier **A. Krantzler** desgl.,
Vorsitzender des Vereins „Berolina“,

Haushofmeister **Meyer** desgl.,

Rentier **Michael** desgl.,

Kaufmann **R. Ortlepp** in Magdeburg,

Fechtmeister **A. Prosche,**
Vorsitzender des Vereins für Geflügelzucht in Dresden,

Buchhändler **G. Prütz,**
Schriftführer des Ornithologischen Vereins von Stettin,

Geh. Hofrath **L. Schneider** in Potsdam,

General-Postmeister **Dr. Stephan** in Berlin

gewidmet.

Vorwort.

Mit dem Sammeln und Sichten des Stoffs für den dritten Theil meines „Handbuch für Vogelliebhaber“ (Hof-, Park-, Feld- und Waldvögel) beschäftigt, faßte ich den Entschluß, auch ein Handbuch für die Verpflegung, Züchtung und Behandlung der Brieftaube zu schreiben. Es lag ja so nahe, neben den Tauben im allgemeinen, diese vorzugsweise interessante und wichtige Rasse im einzelnen zu schildern. Bald darauf aber, nachdem ich den Entwurf ausgearbeitet und die ersten Abschnitte geschrieben, erschien das denselben Gegenstand behandelnde Buch des Herrn Lenzen — und da ich selbstverständlich nicht ein zweites im gleichen kleinen Rahmen liefern wollte, so mußte ich meinen Plan in der größtmöglichsten Weise erweitern. Dies geschah dadurch, daß ich den Stoff nicht allein nach der gesammten vorhandnen deutschen, sondern auch nach der belgischen, holländischen, englischen und französischen Literatur bearbeitete; es sollte die umfassendste Belehrungsquelle auf diesem Gebiete werden.

Um gründlich zuwerke zu gehen, mußte ich aber zunächst alle als Stammeltern der Brieftaube geltenden Arten ins Auge fassen. Ich legte den Schilderungen die gleichsam klassischen Beschreibungen des Direktors Fürer, eines der älteren, am höchsten zu schätzenden Taubenkenner, zugrunde und bat dann die vorstehend genannten Herren, dieselben nach ihren neueren Erfahrungen und Kenntnissen zu vervollkommnen. Alle jene bewährten Kenner, Züchter, Liebhaber sind mir in der einen oder andern Weise mit Theilnahme, Rath und That bereitwilligst entgegengekommen und zum Dank dafür trägt das Widmungsblatt ihre Namen.

Das Buch hat nun zuvörderst eine Reihe zweifellos stichhaltiger Taubenrassen-Beschreibungen zu bieten, und zwar von Feldtaube, Mövchen, Tümmler, Karrier, dann vom Dragon und von den eigentlichen Brieftauben-Mischlingsrassen. Um der ersteren willen aber bereits allein darf es sicherlich Bedeutung in den Augen aller Taubenliebhaber beanspruchen. Im übrigen gewährt es eine wol erschöpfende Uebersicht von der ältesten Geschichte der Brieftaube bis zur neuesten, nebst praktischen Rathschlägen inbetreff des Einkaufs, der Verpflegung, Zucht, Abrichtung u. s. w. Es kann zugleich als ein Leitfaden für die Taubenzucht im allgemeinen gelten.

Langjähriger Aufenthalt auf dem Lande seit der Jugend her und eifrige Beschäftigung, wie mit allem

Geflügel, so auch mit Brieftauben (schon vor zwanzig Jahren) gab mir die Befähigung, den von so vielen Seiten mir zugekommenen Stoff nicht blos sachgemäß zu verarbeiten, sondern auch nach eigenen Erfahrungen zu erweitern.

Da durch meine schwere Erkrankung die Arbeit, wie an meinen übrigen Werken, so auch an diesem gestört und nahezu um 1½ Jahre aufgehalten wurde, so übernahm es mein jüngerer Genosse und Mitarbeiter, Herr Bruno Dürigen, bis zum Tage der Druckvollendung die neuesten Mittheilungen aus der betreffenden Literatur in einem Anhange nachzutragen.

Die Aufgabe des Buchs soll nun vornämlich darin bestehen, der ebenso anregenden und erfreuenden als hochwichtigen Brieftaubenliebhaberei eine Handhabe zu gewähren, mit Hilfe derer dieselbe in die weitesten Kreise aller Tauben-, sowie aller Thier- und Naturfreunde überhaupt dringen und besonders in allen gebildeten Bevölkerungsschichten sich verbreiten kann. Möchte es dazu recht wirksam beitragen, so ist sein Ziel erreicht.

Steglitz bei Berlin, Sommer 1877.

Dr. Karl Ruß,
Vorsitzender des Vereins „Aegintha“ in Berlin.

Verzeichniß der Bücher und Zeitschriften,

welche ich für dies Werkchen benutzt habe.

Boitard et Corbié, „Les Pigeons." (Paris 1860).

Chapuis, Dr. F., „Le Pigeon voyageur belge." De son instinct d'orientation et des moyens de le perfectionner. (Verviers, 1865).

Fulton, Robert, „The illustrated Book of Pigeons." Edited and arranged by L. Wright (London; für Deutschland Meinhold & Söhne, Dresden).

Korth, Dr. D., „Die Taubenzucht zum Vergnügen oder die Flug- und Hoftauben" (Berlin).

Lenzen, „Die Brieftaube" (Dresden, 1872).

Neumeister, „Das Ganze der Taubenzucht." Neu bearbeitet von G. Prütz (Weimar, 1876).

Oettel, „Der Hühner- oder Geflügelhof" (Weimar, 1874; fünfte Auflage).

Prütz, G., „Die Arten der Haustaube" (Leipzig, 1874; zweite Auflage mit Anhang: ‚Die Krankheiten der Tauben').

Puy de Podio, Major L., „Die Brieftauben in der Kriegskunst", aus dem Journal der Sciences militaires, übersetzt von E. Poolmann (10. Heft der militärischen Zeit- und Streitfragen; Leipzig, 1872).

Stephan, Dr., „Weltpost und Luftschiffahrt." Vortrag im wissenschaftlichen Verein zu Berlin gehalten (Berlin, 1874).

Tejetmeier, „Pigeons". Their structure, varieties and managment (London).

„L'Acclimatation." Journal pour Agronomie (l'Agriculture, l'Élevage, l'Acclimatation, la Chasse, la Pêche, l'Horticulture). E. Deyrolle, fils (Paris).

„Blätter für Geflügelzucht", herausgegeben von J. Braun (Dresden, Meinhold & Söhne).

„Blätter für Geflügelzucht", herausgegeben von H. C. E. Weber (Leipzig, C. W. Fritzsch).

„Bulletin mensuel de la Société d'Acclimatation." Geoffroy de St. Hilaire (Paris).

„Die Didaskalia", Belletr. Beibl. des „Frankf. Journ." (Frankfurt a. M., 1872, 1873).

„Duivenliefhebber." (Antwerpen).

„L'Epervier." Moniteur des Sociétés pigeonnières. Brunin frères (Bruxelles).

„Fancier's Journal." Joseph M. Wade. (Hartford, America).

„Die gefiederte Welt", Zeitschrift für Vogelliebhaber, herausgegeben von Dr. Karl Ruß (Louis Gerschel, Berlin, 1872 bis 1877 ff.).

„Illustrirte Zeitung" (J. J. Weber, Leipzig).

„Kölnische Zeitung."

„Land and Water." Journal for Hunting, Shooting, Fishing, Practical Natural History (London).

„The Live Stock Journal and Fancier's Gazette." (London).

„La Revue colombophile." Moniteur des Sociétés pigeonnières du Nord de la France (Tourcoing).

„Monatsblatt des badischen Vereins für Geflügelzucht", herausgegeben von Karl Römer (Karlsruhe).

„Neue Freie Presse" (Wien).

„Der Soldatenfreund." Redigirt und herausgegeben von L. Schneider (Berlin, Hayn's Erben, 43. Jahrgang).

„Ueber Land und Meer." (E. Hallberger, Stuttgart).

„Volkszeitung" (Berlin).

„Vossische Zeitung" (Berlin).

„Zeitschrift für Geflügel- und Singvögelzucht", herausgegeben von Louis Meyer und Wilhelm Niemeyer (Hannover).

Inhalt.

Die Deutsamkeit der Taube.

Vor uns liegt eine schöne Landschaft, eine grüne Ebene, durchschlängelt von silbernen Wasserstreifen, umrahmt vom dunklen Walde und am fernen Horizont abgeschlossen von himmelanstrebenden Gebirgen. Seitwärts schimmern die Thürme und Dächer eines Städtchens in der Morgensonne und darüber wölbt sich das Azurblau des Himmels. Wir vermögen unsere Blicke nicht abzuwenden von dem reizenden Bilde — und dennoch dünkt uns dasselbe dann erst vollendet schön, wenn eine Wolke weißer Tauben sich in der Luft umhertummelt.

Sie wiegen sich in malerischen Windungen, kreisend im klaren Aether, und wenn die Sonnenstralen an ihrem Gefieder sich brechen, erglänzen sie gleich golden funkelnden Sternen. Jetzt schweben sie zierlich in einer Reihe, dann schwenken sie im Bogen schnell nach unten und schwärmen zerstreut umher, auf einmal klatscht ein alter Täuber gleichsam jubelnd in die Flügel, und fast augenblicklich sind sie wieder in der Höhe vereinigt. Nun beginnt ein wundervoller Wettstreit in kühnen Flugkünsten, bei welchem besonders die älteren Pärchen mit Purzelbäumen und anmuthigen Schwin-

gungen einander zu überbieten suchen, während die übrigen ihren Kreisflug fortsetzen und im Vorbeifliegen die einzelnen Künstler immer wieder aufnehmen.

Das ist ein Naturbild aus dem stillen, friedlichen Leben, wie die Alltäglichkeit es bietet — und wie es dem Charakter des Vogels, welchen ich schildern will, in Sage, Geschichte und Volksleben am meisten entspricht. Doch unwillkürlich rollt unsere Phantasie uns auch noch ein anderes Gemälde auf, in welchem die Taube ebenfalls als Mittelpunkt erscheint.

Da sehen wir die belagerte Hauptstadt des Landes, umgeben von den gewaltigen Massen der feindlichen Heere und die geängstete Bewohnerschaft arg bedroht an Eigenthum, Leib und Leben. Nicht die Sorge um die eigene Person allein, sondern auch die um fern weilende Angehörige beunruhigt die Gemüther. Dann aber naht ein Freudenbote, welcher Nachricht bringt, von der herbeieilenden Hülfe oder doch wenigstens von dem Ergehen der Lieben in der Ferne. Es ist die Brieftaube, welche vom kühnen Luftschiffer unter unsäglichen Mühen und Gefahren hinausgebracht worden und die nun mit den ersehnten Botschaften beladen heimkehrt. — Und dann, wenn der beglückende Friede wieder eingekehrt ist mit allen seinen Segnungen, auch dann erbebt manch' Menschenherz in banger Sehnsucht und zagender Erwartung und auch ihm wird Erlösung zu Theil aus seiner Noth, auch ihm gewährt Glück

und Wonne derselbe Segler der Lüfte — die Brieftaube, welche gute Botschaft vom fernen Geliebten bringt.

Solche Bedeutungen für das Menschenleben lassen die Taube wol dessen werth erscheinen, daß wir ihr unsere volle Theilnahme zuwenden, und dies ist seit den ältesten Zeiten her, seit den ersten Uranfängen der Gesittung geschehen.

Sage und älteste Geschichte.

Die Bibel sowol als auch die übrigen alten und ältesten Ueberlieferungen erwähnen die Taube als nutzbar und angenehm für den Menschen. Bereits im hohen Alterthum wurde die Taubenzucht, theils um des Nutzens willen, theils als Liebhaberei betrieben; in den Schriften uralter Autoren sehen wir schon Anleitungen zu derselben.

Bei den alten Kulturvölkern kommt die Taube auch sehr frühe als Sendbote vor.

Schon die alten Egypter wußten das Heimatsgefühl der Tauben in der Weise auszubeuten, daß sie dieselben, mit Nachrichten versehen, heimfliegen ließen. Sie nahmen auf ihren Schifffahrten immer Tauben mit und sandten dieselben bei der Rückkehr, sobald sie den heimischen Gestaden nahten, als Vorboten ihrer Ankunft ab. Dasselbe haben sodann auch fast alle übrigen handel-

1*

und schifffahrttreibenden Völker gethan. So sollen die römischen Seefahrer schon zu Cäsar's Zeiten Tauben als Boten benutzt haben.

In Griechenland bediente man sich der Taube zur Verkündigung des Erfolges bei den Kampfspielen. Jede Partei nahm Tauben mit in den Zirkus, um dieselben nach dem Verlauf des Kampfes sogleich auffliegen zu lassen und durch sie die Siegesnachricht den harrenden Freunden zu melden. Die älteste Erwähnung einer solchen Brieftaube finden wir bei Anakreon im Jahre 1530 v. Chr. Ebenso begegnen wir auch bei den alten Römern dem Gebrauch der Taube als Briefbote. In den Schriften des Varro, Columella, Cato und anderer Autoren haben wir bereits eingehende Mittheilungen in dieser Hinsicht vor uns. Plinius und Aelian erzählen auch, daß die Benutzung der Taube als Bote bis zum Beginn der Gesittung hinaufreiche. Taurosthenes ließ nach seinem Siege bei Olympia eine vom Neste mitgenommene Taube aufsteigen, welche durch ein angehängtes Purpurläppchen dem Vater in Aegina die Freudenbotschaft bringen sollte. Unter dem Kaiser Justinian sollen dem Centurio Phosus Tauben wichtige Dienste für die Sicherheit des Heeres geleistet haben, indem er aus ihrem ruhigen und gleichmäßigen Fluge Schlüsse über die näheren oder ferneren Bewegungen der feindlichen Abtheilungen gezogen. Als Decius Brutus im Jahre 44 v. Chr. von Antonius in Mutina (dem

heutigen Modena) belagert wurde, sandte er in das Lager der Konsuln Tauben, denen Briefe an den Beinen befestigt waren. Was konnte da dem Antonius der Wall, die Wachsamkeit und die Sperrung des Flusses durch Netze helfen, ruft der Geschichtsschreiber aus, da der Bote über Alles hinweg durch die Lüfte fliegend Nachricht brachte! Schon unter dem Kaiser Diocletian soll man versucht haben, die Tauben zu regelmäßigen Botensendungen zu benutzen.*)

Auch die Taube des Noah dürfen wir nicht unerwähnt lassen, welche mit dem Oelblatt im Schnabel als Friedensbote heimkehrte und die Versöhnung der erzürnten Gottheit — oder die Beendigung des Kampfes der Naturgewalten — den geängsteten Menschen und Thieren verkündete. Weitschließende Forscher haben aus dieser biblischen Ueberlieferung folgern wollen, daß die Taube schon bei den alten Patriarchen auf deren weiten

*) Auch andere Vögel haben sich als Briefboten brauchbar gezeigt und sind ebenfalls seit dem Alterthum her als solche verwendet worden. Nach Plinius berichtet Fabius Pictor in seinen Annalen, daß eine römische von den Ligufinern belagerte Besatzung eine vom Nest genommene Schwalbe ihm übersandt habe, damit er derselben einen Faden an den Fuß binden und durch eingeschürzte Knoten bezeichnen sollte, am wievielten Tage er zum Entsatz eintreffen würde, so daß man dann einen Ausfall unternehmen könne. Auch späterhin benutzten die römischen Wettkämpfer im Zirkus solche vom Nest genommenen Schwalben in gleicher Weise als die Tauben, indem sie dieselben, mit der Farbe der siegenden Partei bestrichen, in die Heimat zurückfliegen ließen.

Wanderungen als Sendling gebraucht worden, um den fernen Angehörigen und Freunden hin und wieder ein Zeichen des Lebens und Wohlergehens zu überbringen. Auch in China ist die Benutzung der Brieftauben uralt und, wie alle Kultur dort, so weit ins Alterthum hinaufreichend, daß sich ihr Ursprung mit Sicherheit gar nicht feststellen läßt und in gleicher Weise besteht sie dort auch gegenwärtig noch.

Die eigentliche Geschichte der Brieftaube beginnt mit der Rolle, welche dieselbe während der Kreuzzüge spielte. Im Jahre 1098 lernten die Christen, welche zur Eroberung von Jerusalem ausgezogen waren, den Gebrauch der Brieftaube und zwar zuerst bei der Belagerung der Burg Hazar zwischen Antiochien und Edessa kennen. Bekannt ist die Erzählung von der durch einen Raubvogel verfolgten Taube, welche schwer verwundet oder getödtet inmitten des Christenheeres niederfiel, als dieses die Ebene von Ptolemäus erreichte. Unter ihrem Flügel fand man einen Zettel, dessen Inhalt die Pläne der Feinde verrieth. Dies Ereigniß hat Torquato Tasso im XVIII. Gesang der „Gerusalemme liberata“ verherrlicht. Auch bei der Belagerung von Akka durch die Kreuzfahrer unter König Veit von Jerusalem wurden die Tauben von den Muselmännern zu Briefboten gebraucht.

Der Khalif von Bagdad, Sultan Nurreddin (1146 bis 1174) richtete im zwölften Jahrhundert n. Chr. die

ersten wirklichen Taubenposten ein, stellte für dieselben eigene Postmeister an und bezog durch sie Nachrichten aus allen Theilen seines Reiches, selbst aus Egypten und Syrien. In noch großartigerer Weise legte der Khalif Achmed gegen Ende desselben Jahrhunderts dort die Taubenposten an. Vom Ende des zwölften bis etwa zur Mitte des dreizehnten Jahrhunderts war überhaupt die größte Blütezeit der regelmäßigen Taubenposten im Orient. Man schätzte bewährte Brieftauben sehr hoch und bezahlte sie mit fabelhaften Summen, bis zu 1000 Dinaren (mehr als 2000 Thaler oder 6000 R.-Mark) für eine solche Taube. Nach der Zerstörung Bagdads durch die Mongolen trat die Liebhaberei für Brieftauben gleich den meisten anderen Aeußerungen der Kultur und Bildung in den Hintergrund; dennoch haben sich jene Brieftaubenposten im Morgenlande Jahrhunderte hindurch erhalten. Reisende fanden dieselben in neuerer Zeit noch in Bagdad, Aleppo, Kairo u. s. w. In Egypten hatte man im fünfzehnten Jahrhundert besondere Thürme für die Brieftaubenzucht und -Post erbaut und noch gegenwärtig sind z. B. zwischen Teheran und Tabris in Persien Taubenposten im Gange.

In Kestin in Syrien giebt es noch grauweiße verwilderte Tauben, welche aus der Zeit herstammen sollen, in der die Sultane und Emire in Egypten und Syrien ihre Taubenposten unterhielten.

Neuere Geschichte.

In Europa erscheint die Brieftaube zuerst im niederländischen Kriege bei der Belagerung von Harlem im Jahre 1573 und zu Leyden im Jahre 1574 von Bedeutung. Bei der ersteren war eine von Wilhelm von Oranien abgesandte Taube in die Hände der Spanier gerathen, welche seitdem alle über ihr Lager hinwegfliegenden Vögel dieser Art eifrig zu erlegen suchten.

Wenig bekannt dürfte es sein, daß die in England heimische Linie der Familie Rothschild durch Brieftauben ihren Reichthum in nicht geringer Weise vermehrt hat. Nathan Rothschild in London ward plötzlich ein leidenschaftlicher Taubenliebhaber; doch nicht ohne Ursache, denn er hatte eine Anzahl tüchtiger Agenten angeworben, welche den Kriegsheeren des ersten Napoleon auf dem Fuße folgen und über alle wichtigen Ereignisse eben durch die Brieftauben Berichte einsenden mußten. So diente jeder Sieg und jede Niederlage dazu, den kühnen Spekulanten zu bereichern. Späterhin benutzte man Brieftauben vielfach für den Zweck, zwischen Paris, Brüssel und anderen großen Städten die Gewinne der Lotterieziehungen einander schleunigst anzuzeigen, damit man die betreffenden Nummern noch zu rechter Zeit auffaufen konnte. Dann wurden regelmäßige Brieftaubenposten eingerichtet, durch welche die großen Bankiers

einander von den Kursschwankungen des Geldmarkts benachrichtigten. Daher erhielten diese Vögel den Namen Kurstauben. In derselben Weise wurden dann auch die Waarenpreise und alle übrigen, wichtigen kaufmännischen Vorkommnisse durch die Tauben mitgetheilt, nicht minder sodann die politischen. Taubenposten zwischen Paris, Brüssel und Antwerpen setzten noch zur Zeit der französischen Revolution des Jahres 1848 die belgischen Zeitungen so frühe über alle Ereignisse in Paris in Kenntniß, daß dieselben alle Nachrichten mit den Pariser Zeitungen fast immer zu gleicher Zeit veröffentlichen konnten. Lenzen erzählt, daß auch die „Kölnische Zeitung" durch Tauben mit anderen Städten Verbindungen unterhielt und daß sie daher zur Verwunderung der Leute, die keine Kenntniß davon hatten, oft nach wenigen Stunden Ereignisse aus entfernt liegenden Orten haarklein zu berichten vermochte. Als im Jahre 1849 der Telegraph zwischen Berlin und Aachen bereits in Thätigkeit war, von der letztern Stadt bis Brüssel aber noch die Leitung fehlte, legte das Reuter'sche Büreau daselbst eine Taubenpost an, durch welche die Verbreitung der Depeschen so beschleunigt wurde, daß sie um acht Stunden früher am Bestimmungsorte eintrafen. Die in Brüssel mit der Post ankommenden Depeschen wurden schon damals durch drei verschiedene Tauben zugleich befördert, um ein regelmäßiges und zuverlässiges Eintreffen am Bestimmungs-

orte zu sichern.*) Jene Taubenpost trug in bedeutsamer Weise dazu bei, das Reuter'sche Telegraphenbüreau weltberühmt zu machen.

Der Telegraph ließ dann aber die Brieftaubenpost bald allenthalben überflüssig erscheinen. Mit ihm konnte sie nicht erfolgreich wetteifern, sie sank daher von ihrer dereinst weltgeschichtlichen Bedeutung herab — und die girrende Taube ward wieder lediglich zum Liebesboten.

Die Brieftaube als Ueberbringerin von Nachrichten steht dem Telegraph nicht allein in Hinsicht der Schnelligkeit, sondern auch namentlich in Betreff der Sicherheit bedeutsam nach. Witterungsverhältnisse hemmen oder verwirren ihren Flug, Hunger und Durst, des Jägers mörderisches Blei, die Drähte der Telegraphenleitung und die gefiederten Räuber der Lüfte bedrohen sie mit Gefahren, und somit kann ihre Bedeutung als Briefbote eben nur unter günstigen Verhältnissen oder bei ganz besonderen Gelegenheiten folgenschwer ins Gewicht fallen. Der Gebrauch der Brieftaube wäre in neuerer Zeit daher jedenfalls in Vergessenheit gerathen, wenn sich ihrer nicht die Liebhaberei bemächtigt hätte. Sie nahm sich der Brieftaube nicht allein mit der Berechtigung an, die jeder Einsichtsvolle allen vernünftigen Lieb-

*) In gleicher, nur noch bei weitem umfassender Vervielfältigung hat man alle Depeschen zur Zeit des französischen Krieges im Jahre 1870—1871 durch die Tauben abgesandt. Wir kommen natürlich eingehend darauf zurück.

habereien zusprechen wird, sondern auch, fast möchte man sagen, in einer gewissen Voraussicht. In Belgien, dann in England und später auch in Frankreich und Deutschland erwachte in neuerer Zeit eine sehr lebhafte Taubenliebhaberei, theils für Hegung und Züchtung von Rassetauben, theils als Brieftaubensport. Der letztere ist namentlich in Belgien bereits seit langer Zeit ganz außerordentlich verbreitet.

Diese Liebhaberei für Brieftauben war es nun aber auch, welche der Weltstadt Paris in den schweren Zeiten der Belagerung im Winter 1870—71 eins der wichtigsten Hülfsmittel zu bieten vermochte. In dem Abschnitt „Die Brieftaube im Kriege“ habe ich die Dienste derselben geschildert.

Die Brieftaubenliebhaberei in der Gegenwart.

Ueberblicken wir die gesammte Brieftaubenliebhaberei in allen Ländern, so ist hervorzuheben, daß in derselben die Belgier unter allen Völkern bis jetzt hoch obenan stehen. Hier hat sich diese Liebhaberei bereits seit mehr als einem Jahrhundert entwickelt und allmälig in allen Schichten der Gesellschaft, besonders aber in den gebildeteren, wie dem Kaufmanns- und Beamtenstande verbreitet und eingebürgert. Namentlich ist sie hier groß durch das Vereinswesen. Vor fünfzig Jahren gab es dort nach Chapuis noch keine einzige Brieftauben-

liebhaber-Gesellschaft und gegenwärtig bestehen im Lande Belgien 800 bis 1000 solcher Vereine; in der Stadt Antwerpen allein sind deren dreißig zu finden. Im Jahre 1872 wurden in Belgien 980 Wettflüge oder Konkurse veranstaltet, bei denen 29,340 Preise ausgesetzt waren, deren Einlagen sich auf 465,000 Frcs. beliefen und zu denen im ganzen gegen 155,000 Tauben ausgesandt wurden. Im vorhergehenden Jahre waren 885 Wettflüge veranstaltet, mit 15,450 Preisen und etwa 124,000 Tauben. Alle diese über ganz Belgien ausgedehnten Vereine oder Gesellschaften sind zu einem großen Bunde vereinigt und die ganze Liebhaberei ist vollständig organisirt. Der König und alle Behörden des Landes begünstigen sie in jeder möglichen Weise; vom ersteren, sowie von der Staatsregierung, von allen Städten, sowie von wohlhabenden Einzelpersonen werden mehr oder minder werthvolle Prämien für die Siegerinnen bei den Wettflügen ausgesetzt. Alljährlich giebt es großartige Nationalkonkurse, an welchen die Tauben aller nahe bei einander liegenden Städte — zuweilen zwanzig bis dreißig Ortschaften oder noch viel mehrere, mit Hunderten, ja mit Tausenden von Tauben — zusammen theilnehmen. Im Jahre 1872 am 20. Juli fand ein solches Wettfliegen statt, an welchem 752 Tauben aus etwa dreißig verschiedenen Städten betheiligt waren. Mit dem Arrangement war die Société Union et Progrès in Brüssel betraut und zum Punkt des Auf-

fluges hatte man das Städtchen Morcenne im Haide-Bezirk (Département des Landes) in Südfrankreich gewählt. Es waren für 16,300 Frcs. Preise ausgesetzt, deren höchsten eine Taube des Herrn Lambert in Brüssel erhielt, dessen Flieger schon vorher in ausgezeichnetem Rufe standen. Zur Beurtheilung des ganzen Umfanges und der Großartigkeit aber, welche diese Brieftaubenliebhaberei seitdem noch hier gewonnen, sei nur die folgende Angabe aus „L'Epervier“ hinzugefügt: Am Sonntag den 30. Mai 1875 betrug die Anzahl der in der Provinz Lüttich zu Flügen abgesandten Tauben 70,600 Köpfe, davon kommen 12,000 auf den Bezirk von Verviers, 22,000 auf die Bezirke Seraingе und Huy und ungefähr die Hälfte allein auf die Stadt Lüttich. Die Mehrzahl dieser Tauben sollte aufgelassen werden zu Paris, Saint-Quentin, Fresnoy u. s. w. In dem Abschnitt „Die Brieftaube im Frieden" werde ich die Vorgänge bei diesen Taubenflügen schildern.

Infolge aller dieser günstig zusammenwirkenden Umstände ist die Brieftaubenliebhaberei in Belgien gegenwärtig aber zu einem Aufschwunge gediehen, wie man ihn trotz der größten Erwartungen doch wol nimmer voraussetzen konnte; sie beeinflußt die aller übrigen Länder. Immerhin entwickelt sie sich einerseits gleichsam als eine bedeutungsvolle Wissenschaft und andrerseits im vollen Sinne des Worts als eine Nationalangelegenheit. Belgische Tauben beherrschen den Brieftauben-

markt und belgische Züchter und Sachverständige stehen sogar an der Spitze der Brieftaubenzüchtung und Abrichtung in Frankreich, wo gegenwärtig doch ein außerordentliches Gewicht auf die Entwickelung derselben gelegt wird. Wir kommen späterhin auf diese Verhältnisse natürlich noch zurück.

Wenn die Brieftaubenliebhaberei in Frankreich auch keineswegs so allgemein in das Volk gedrungen war, als in Belgien, so ist sie doch auch dort schon seit geraumer Zeit heimisch und hat sich immer hier und da erhalten. So lesen wir z. B., daß im Jahre 1820 die erste Taube, welche die Bahn von Paris bis Verviers durchflog, in einem reichverzierten Korbe unter Musikbegleitung und Böllerschüssen im Triumphe durch die Straßen der Stadt getragen wurde. Seit der Belagerung von Paris ist die Begeisterung für die Brieftaube in Frankreich natürlich eine überaus hohe; man erwartet ja geradezu von ihr, daß sie im Falle eines etwa wieder bevorstehenden Krieges eine so bedeutsame Hülfe gewähren werde, daß dadurch allein bereits die Belagerung vereitelt oder doch die Einnahme der Landeshauptstadt unmöglich sei. So allverbreitet aber in allen Bevölkerungsschichten als in Belgien, ist trotzdem die Brieftaubenliebhaberei in Frankreich noch nicht, und sie wird es auch niemals werden. Die Franzosen lieben ganz andere Vergnügungen, als die harmlose Beschäftigung mit Taubenzucht, Abrichtung und Wettfliegen. Abgesehen von

einzelnen enthusiastischen Liebhabern und einigen Vereinen, verläßt man sich im allgemeinen vielmehr auf die Regierung und erachtet es als überflüssig, auch privatim oder richtiger gesagt persönlich, die Brieftaubenzucht zu pflegen. In dieser Hinsicht finden die Leser ebenfalls weiterhin noch nähere Mittheilungen.

In England ist diese Liebhaberei mindestens ebenso alt, als in Belgien. Während sie aber von einzelnen Liebhabern mit großer Zähigkeit betrieben wird, kann sie dort in weiteren Kreisen doch nicht recht auf einen grünen Zweig kommen, d. h. zu einer lebhaften und allgemeinen Entwickelung gelangen. Für großartige Wettflüge auf weite Entfernungen zeigen sich die bekannten, häufigen und dichten Nebel dieses Insellandes als ein nur zu tief eingreifendes Hinderniß. Obwol die Engländer die kostbarsten niederländischen Brieftauben in überaus großer Anzahl angekauft und dann in Gemeinschaft mit den belgischen Züchtern Wettflüge über den Kanal seit bereits nahezu fünfzig Jahren*) veranstaltet und auch leidlicher Erfolge sich erfreut haben, so wird, wie gesagt, dennoch die Briefftaubenzucht dort weder als Sport noch als Hülfsmittel in einem Kriege jemals eine besondere Bedeutung erreichen. Dagegen entwickelt sie sich hier — praktisch wie die Engländer in allem sind —

*) Bei einem der ersten dieser Versuche flogen von London nach Antwerpen 110 Tauben, von denen die ersten in fünf Stunden in der Heimat eintrafen.

in einer für Handel und Geschäftsleben wichtigen Weise. In ganz kleinen Entfernungen überholt die Brieftaube den Telegraph nicht selten, wenn jener durch einander drängende Nachrichten bebürdet, während diese sogleich flugfertig ist. Dann wird sie wieder zur Kurstaube in ihrer vollen, hochwichtigen Bedeutung. Auch die Zeitungs-Reporter haben sich ihrer bemächtigt. Diese Leute, welche bekanntlich kurze Nachrichten oder Berichte für die Tageszeitungen über alle möglichen Vorgänge zu sammeln und mitzutheilen haben, sieht man dort in den Vereinen, Versammlungen u. s. w. häufig mit einem kleinen Käfige, welcher einige Brieftauben enthält. Sobald sie einen Theil des Berichts geschrieben oder für den Mitarbeiter ausreichende Aufzeichnungen gemacht, lassen sie eine Taube mit denselben fliegen, deren Schlag in der Nähe der betreffenden Zeitungs-Redaktion angelegt ist.

Ganz ebenso hat man kürzlich in Dublin, Paris, Lissabon, Rom und anderen großen Städten derartige Zeitungs-Taubenposten zu benutzen begonnen. Zu Berlin wird von der obersten Postbehörde demnächst zwischen dem kaiserlichen Palais und dem Schloß Babelsberg in Potsdam eine Taubenpost versuchsweise eingerichtet werden.

In Deutschland wird sich die Brieftaubenliebhaberei zu einer in allen Volksschichten wurzelnden National-Angelegenheit, wie in Belgien, auch wol niemals entwickeln; dennoch verbreitet sie sich hier fort-

dauernd in einer sehr lebhaften Weise. Es ist bekannt, daß bei Metz und Paris einige Pärchen Brieftauben dadurch, daß die Ballons herabgeschossen worden, den deutschen Soldaten in die Hände gefallen waren. Dieselben wurden vom Prinzen Friedrich Karl seiner Mutter, der Frau Prinzeß Karl von Preußen, übersandt und befinden sich nun in jener großartigen Sammlung zu Berlin, welche nicht allein die meisten, sondern auch die kostbarsten Tauben birgt, die ein Schlag in Deutschland aufzuweisen haben dürfte. Diese Pärchen französischer Brieftauben bilden gewissermaßen den Kristallisationspunkt, um welchen in neuester Zeit die deutsche Brieftaubenliebhaberei sich entfaltet, während dieselbe bis dahin wol eine geringere Verbreitung als bei den meisten anderen hochgebildeten Völkern gewonnen hatte; hier sah man sie bis dahin mehr als irgendwo für eine bloße Spielerei an. Herr Haushofmeister Meyer, unter dessen Aufsicht und Pflege jene prinzliche Taubensammlung steht, hatte diese erbeuteten Brieftauben nach und nach zu fast allen größeren Geflügelausstellungen in ganz Deutschland gesandt und überall, wo dieselben betrachtet wurden, erweckten sie auch Neigung für diese Liebhaberei, und so hat sich dieselbe jetzt so ziemlich über unser ganzes Vaterland, wenn auch meistens nur in kleinen Anfängen, ausgebreitet.

Im Interesse einer einheitlichen, ersprießlichen Entwickelung erscheint es dringend wünschenswerth, daß der

Verein „Berolina“ sich zunächst dem Verein „Cypria“ als Abtheilung oder Sektion anschließe — weil dieser bereits eine große Mitgliederzahl und über sehr bedeutende Geldmittel zu verfügen hat — und daß dann um diesen kräftigen Stamm in der Reichshauptstadt sich die übrigen deutschen Vereine scharen, ihn zum Führer bei ihren Unternehmungen und Berlin selbst zum Ausgangspunkt aller Wettflüge machen möchten. Es hatte auch bereits den Anschein, als wenn dies in der Absicht der deutschen Liebhaber lag. Eine Anzahl rheinischer Vereine hatte die Flugstrecken ihrer Tauben schon bis Berlin ausgedehnt, und in den letzten Jahren wurden mehrere sehr starke Flüge vom Rheine, deren einer 320 Köpfe zählte, unter Oberaufsicht des Herrn Direktor Dr. Bodinus im zoologischen Garten bei Berlin aufgelassen. In neuester Zeit aber ist hierin leider eine Aenderung eingetreten, denn die deutschen, rheinischen Vereine haben ihre Taubenflüge im Jahre 1875 wiederum mit den belgischen und französischen gemeinsam für Flugtouren von Frankreich her eingeübt. Ich komme hierauf weiterhin noch einmal zurück.

Im deutschen Oesterreich ist die Brieftaubenliebhaberei noch tief in den Kinderschuhen — wie die Geflügel- und Stubenvogel-Liebhaberei und -Zucht überhaupt — obgleich dort in einzelnen Strichen, besonders in Böhmen, die Neigung für Rassetauben bekanntlich seit alten Zeiten heimisch ist.

In Rußland, welches bis dahin, wie für viele andere Bestrebungen der Civilisation und Kultur, so auch für die Brieftaubenliebhaberei noch fast ganz abgeschlossen sich zeigte, geht man neuerdings sehr regsam mit der Idee um, Brieftaubenliebhaber-Vereine zu begründen. Auch die Regierung selber hatte diese Angelegenheit in die Hand genommen und wollte zunächst in Moskau und Petersburg Brieftauben-Stationen errichten. Ebenso sollten solche während der großen militärischen Feldübungen von Khodinsky bei Moskau hergestellt werden. Das Kriegsministerium hatte bereits das Geld und die Zimmerleute dazu angewiesen. Ob diese Pläne dort aber zur Ausführung gekommen, weiß ich nicht anzugeben.

Immerhin aber ist die Brieftaubenliebhaberei in Belgien nicht allein am weitesten verbreitet, sondern auch am besten organisirt. Hier hat sie ihre eigenen Fachzeitschriften, unter denen „L'Epervier“, Moniteur des Sociétés pigeonnières in Brüssel, herausgegeben von Gebrüder Brunin, und der „Duivenliefhebber“ in Antwerpen, das erstere in französischer und das letztere in flämischer Sprache, die bedeutendsten sind. Dazu ist sodann auch in Paris noch eine sehr beachtenswerthe Zeitschrift „L'Acclimatation“ von Mr. Emile Deyrolle gekommen, welche die Brieftaubenliebhaberei ebenfalls in eifriger und sachgemäßer Weise verfolgt. Die niederländischen Blätter

gewähren einen interessanten Ueberblick über die theils mit hohen Geldpreisen, theils mit Ehrenpreisen, Diplomen, Medaillen u. dgl. ausgestatteten, in allen Städten des Landes veranstalteten Wettflüge, ferner über den Verkehr der Taubenliebhaber untereinander, über Kauf, Tausch, Wiedererlangung verlorener Tauben, über das ganze Vereinsleben und alle Angelegenheiten dieser Liebhaberei überhaupt. Der Nichteingeweihte wundert sich mit Recht über den großartigen geschäftlichen Aufschwung dieser Liebhaberei.

In Deutschland hat die Brieftaubenliebhaberei noch kein eigenes, ihr allein zur Verfügung stehendes Journal. Ihre Nachrichten veröffentlichen jedoch wol in ausreichender Weise die von C. Braun herausgegebenen „Blätter für Geflügelzucht“ (Dresden, Meinhold und Söhne) und die vom Verfasser dieses Buches begründete Zeitschrift für Vogelliebhaber „Die gefiederte Welt“ (Berlin, Louis Gerschel), zwei Blätter, welche sich einer weiten Verbreitung erfreuen.

Arten der Brieftaube.

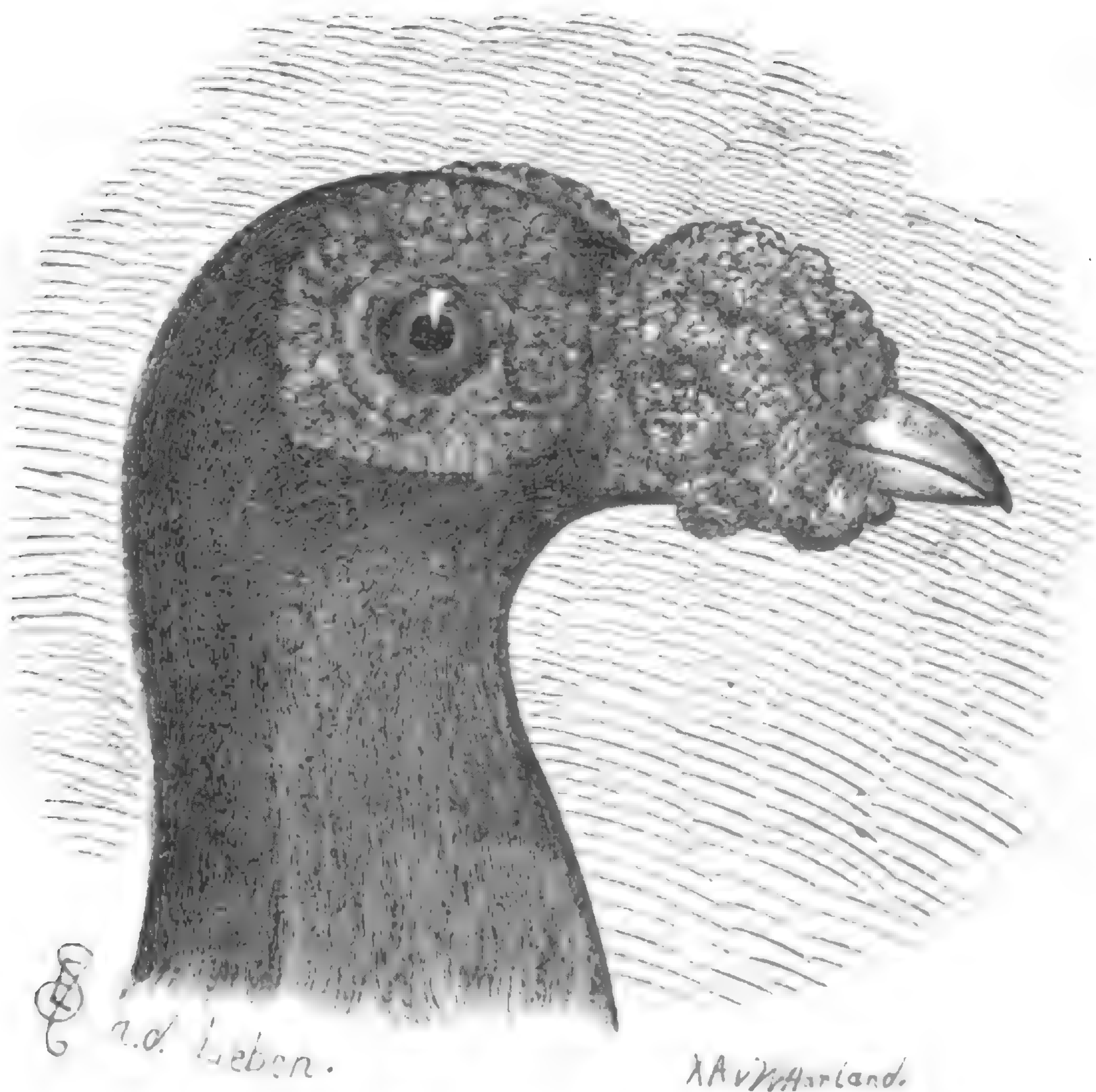
Der Begriff Brieftaube ist eigentlich ein durchaus unbestimmter, denn man könnte unter Umständen die meisten Haustaubenrassen für einen derartigen Gebrauch benutzen, insofern sie alle, freilich mit mehr oder minder größerer Sicherheit und aus weiteren oder geringeren

Entfernungen, nach ihrer Heimat, dem Taubenschlage, zurückkehren.

Die Hieroglyphenschrift an den Pyramiden Egyptens zeigt in charakteristischen Bildern, daß dort seit uralten Zeiten her bestimmte, an sicheren Merkmalen erkennbare und noch jetzt in voller Lebenskraft vorhandene Taubenrassen für diesen Zweck im Gebrauch waren. Dies sind die Bagdette*), die egyptische oder orientalische Brieftaube, ferner der Tümmler oder Hochflieger und schließlich das Mövchen oder die Kreuztaube. Die erstere, welche noch jetzt im ganzen Orient zu finden ist, wird vorzugsweise in England unter der Bezeichnung Karrier**), aber kaum mehr als Brieftaube, sondern nur noch als Luxustaube gezüchtet.

*) Der Name Bagdette ist von der Stadt Bagdad abgeleitet, von wo diese Taube, sowie von Bassorah und Aleppo, früher gewöhnlich bezogen wurde. Unter den eingeführten Nationalbagdetten befinden sich Exemplare, bei denen das Schnabelfell mehrere Daumen breit an der Seite herabhängt, während auch der häutige Besatz des Unterschnabels sehr verlängert ist. Diese Anhängsel sollen alljährlich abfallen und in einigen Monaten wieder wachsen. Von den meisten Sachkundigen wird die letztere Angabe Fürers jedoch als geradezu unmöglich oder doch als höchst unwahrscheinlich bezeichnet.

**) Das englische Wort Carrier bedeutet Bote oder Träger, also Letter-Carrier Briefträger.



Der Karrier*).

Er soll eine starkknochige, breitrückige, langgestreckte, schlanke und hochstehende Taube sein, von kräftiger Gestalt, aufgerichteter, kühner und edler Haltung. Der stets glatte, unbehaubte Kopf soll lang und schmal, der Scheitel flach und in der Mitte etwas eingedrückt sein; die schmale Stirn verlaufe nahezu in gerader Linie, und nur einen kleinen Absatz bildend in den, vom

*) Columba tabellaria persica; the Carrier; le Pigeon-messager.

Mundwinkel bis zur Spitze mindestens $3,_3$ cm. ($1\frac{1}{4}$ Zoll) langen, fast geraden, nur ein wenig nach unten zu geneigten und verhältnißmäßig dicken Schnabel. Gegen den Nacken hin falle der Kopf nur wenig gerundet, fast eckig ab. Der Schnabel sei bis über die Nasenlöcher mit einem tief gefurchten und gerunzelten, der Schale einer welschen Nuß ähnlichen $6,_5$ mm. — 1 cm. (1/4 bis 3/8 Zoll) dicken, manchmal über $3,_9$ cm. ($1\frac{1}{2}$ Zoll) breiten und $1,_5$—$2,_6$ cm. (5/8 bis 1 Zoll) langen, vorn in stumpfer Spitze zulaufenden, weißlichgrauen, zuweilen schwärzlichen, weichen Felle (Nasen=, Schnabel= oder Wachshaut) bedeckt, welches an seiner Wurzel auf beiden Seiten des Schnabels überstehe, auf die, gewöhnlich mit Auswüchsen von gleicher Masse besetzte, untere Kinnlade herabhänge und unterhalb der Nasenlöcher endige. Dieses Fell läßt sich an den Seiten aufheben und in der Mitte, wo es eine tiefe Spalte bildet, auseinanderbiegen. Auch die Schnabelwinkel sind mit fleischigen Hautauswüchsen umgeben. Der Augenstern (Iris) sei, der Grundfarbe des Gefieders entsprechend, niemals weiß gefärbt, mit fleischigen Lidern und mit einem bis $6,_5$ mm. (1/4 Zoll) breiten, wol ebenso dicken, wulstigen, manchmal aber auch ganz dünnen, flachen und in diesem Falle meistens um so breiter ausgedehnten, nackten, warzigen Augenringe (Augenkreis) von derselben Beschaffenheit und Farbe als die Nasenhaut umgeben. Dieser Ring, Rose oder Gesicht genannt, hat oft $2,_6$ cm.

(1 Zoll) im Durchmesser; die Fläche, auf welcher er festhaftet, ist schmaler, er wächst aber, gleich der Schnabelhaut, nicht selten weit über dieselbe hinaus und überragt dann die Scheitelfläche.*) Der lange, schmächtige Hals erhebe sich aus der breiten Brust kegelförmig. Die fest angezogenen, langen Flügel sollen vorn ziemlich weit in die Brust hereinhängen und die Schwingen auf dem Schwanze ruhen. Die hohen Beine seien am Schenkel wohlbefiedert, am Laufe nackt. Das Gefieder sei knapp anliegend, glatt und glänzend, hartfederig und keineswegs sehr reich und voll; die Färbung ist am häufigsten blau, reinschwarz oder schwarzbraun, auch kaffeebraun oder chokoladenfarbig, blau, aschgrau oder mäusefahl, schließlich roth, gelb, weiß und gefleckt, und der Schnabel muß der Körperfarbe entsprechen. Die Schwarzen, Blauen und Mäusefahlen erachtet man als die edelsten; die Rothen, Gelben und Weißen erscheinen weniger schön. Die Länge beträgt von der Schnabelspitze bis zum Schwanzende 41,7 cm. (16 Zoll); die Höhe vom Scheitel bis zur Sohle etwa 31,4 cm. (12 Zoll); der Hals mißt 10,5 cm. (4 Zoll) und hat unter dem Kinn nicht über 1,9 cm. (3/4 Zoll) Durchmesser; die Schwingen reichen bis 3,9 cm. (1 1/2 Zoll) vom Schwanz-

*) Nach Fürer's Annahme haben die Hautauswüchse, sowol am Schnabel als auch an den Augen den Zweck, daß sie die letzteren, sowie die Athmungswerkzeuge gegen die heißen Sonnenstralen schützen (?).

ende; der Schwanz ist etwa 14,4 cm. (5½ Zoll) lang. Das Gewicht beträgt 625 Gramm (1¼ Pfund).

Die Stimme ist tief und voll und das Benehmen ziemlich lebhaft. Scheue oder ängstliche Aufmerksamkeit ist eine der auffallendsten Eigenthümlichkeiten dieser Taubenart. Beim Füttern drängen sich die Karrier niemals in die Mitte der Taubenschar, sondern sie halten sich stets an den Seiten und lesen die weitgestreuten Körner auf. Bei der geringsten verdächtigen Bewegung hören sie sofort auf zu fressen und sehen sich scheu um. Schon im Neste sitzen die Jungen bei jedem Geräusch mit langgereckten Hälsen und hoch erhobenen Köpfen da. Zur Unterscheidung der Geschlechter dienen die bekannten Merkmale aller Tauben; bei der Täubin ist die Schnabelhaut nebst den Auswüchsen am Unterschnabel oft viel schwächer. In der Zucht ist der Karrier gleich den übrigen edelsten Tauben in der Regel nicht ergiebig und man pflegt deshalb seine Eier minder kostbaren Taubenrassen unterzulegen. Die Brut beginnt nicht zeitig im Frühjahr und die Entwickelung der Jungen geht sehr langsam vor sich. Die Schnabelhaut und die Augenringe erfordern mehrere Jahre zur vollen Ausbildung und im Alter werden sie dann wiederum so dick und wulstig, daß sie die Augen verdecken und die Taube am Fressen hindern.

Der Karrier hat eine ungeheure Flugkraft, ist einer der schnellsten Flieger und unter allen Tauben mit

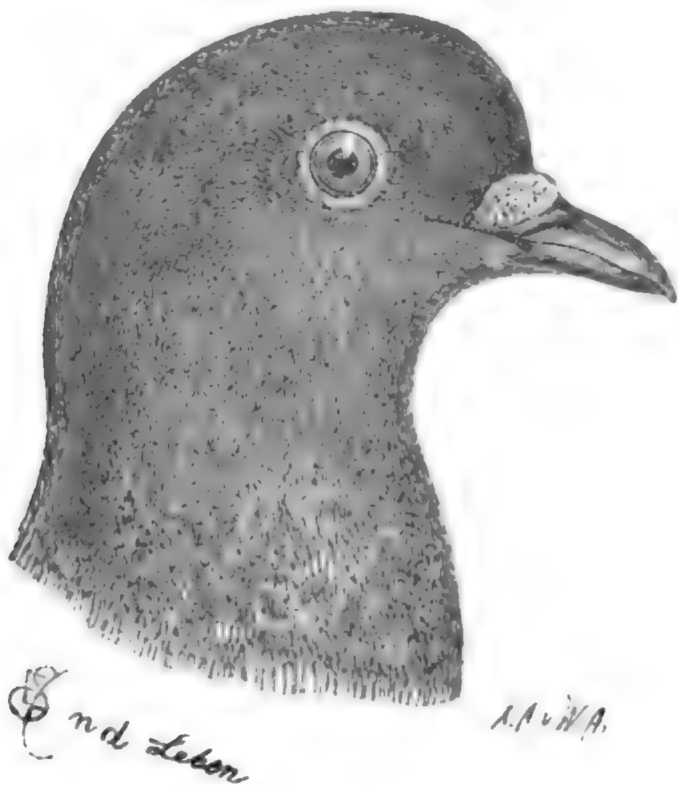
dem schärfsten Orientirungssinn begabt, auch zeigt er eine große Heimatsliebe. Aber er besitzt keine Gewandtheit in kurzen Wendungen und kann nicht leicht von der Erde auffliegen, sobald sein Gefieder durchnäßt ist. Ferner wird er gar zu bald so schwerfällig, daß sein Flug darunter bedeutsam leidet. Schließlich und hauptsächlich aber verliert diese Taube durch die immer höher sich erhebenden Augenränder und die Nasenwulst die Fernsicht mehr und mehr, so daß sie nur in kurzen Entfernungen sich zurechtzufinden und zurückzukehren vermag, während sie zugleich bei weiten Flügen auch an Futtermangel leidet, indem die älteren Tauben dieser Rasse die Körner nicht vom Boden aufsuchen können, so daß man ihnen die Fütterung vielmehr in einem tiefen Gefäße vorsetzen muß. Trotz der hervorragenden Eigenthümlichkeiten und trotz der ihm zugesprochenen Klugheit ist der Karrier daher doch nicht als eine zum Briefboten geeignete Taube zu erachten. Er wird, wie schon erwähnt, in England und neuerdings auch in Deutschland vorzugsweise nur als Luxustaube gehalten. Die im erstern Lande hochveredelte Rasse zeigt sich in ihrer größten Vollkommenheit als ein herrlicher, majestätischer Vogel, dessen schönste Exemplare einen Werth von 15 bis 20 Pfund Sterling (90 bis 133⅓ Thaler = 270 bis 400 R.-Mark) haben. Diese Tauben hält man abgesondert von anderen, weil sie sehr zänkisch und herrisch gegen die kleineren sind,

in einem hohen, geräumigen Schlage für sich allein und meistens eingeschlossen, einerseits, da man nur dann ihrer Zucht die nöthige Sorgfalt zuwenden kann, und andrerseits, da die soeben ausgeflogenen Jungen schwierig von der Erde sich erheben und daher leicht verloren gehen. Im übrigen ist ihre Zucht in hoher Vollkommenheit mißlich und besonders deshalb, weil bei weitem die meisten Jungen in der vollen Ausbildung, namentlich des Kopfes mit seinem kennzeichnenden Schmuck zurückbleiben. Diese geringeren Tauben nennt man Horsemen, Reiter- oder Rittertauben. Sie gleichen im Aeußern mehr oder minder der noch jetzt in Syrien, Arabien, Persien u. s. w. weit verbreiteten, ursprünglichen Stammrasse, welche etwa vor zweihundert Jahren zuerst nach Europa zur Veredelung ausgeführt worden und die gegenwärtig im Orient kaum mehr in reiner, sondern nur noch in vielfach vermischter Rasse vorhanden ist. Die Reitertauben oder Horsemen erziehen bei passender Verparung jedoch immer wieder die echten, schönsten Karrier.

* * *

In seiner vortrefflichen Naturgeschichte sagt Dr. H. O. Lenz: Meine in Antwerpen lebenden Freunde theilen über diese Liebhaberei mit, daß die beste Brieftaube die gemeine blaue Feldtaube sei und zwar, weil sie daran gewöhnt ist weit zu fliegen, weil sie

eine besonders große Vorliebe für ihre Heimat hat und auch von den Raubvögeln nicht so leicht gefangen wird, als andere Tauben. Lenz fügt hinzu: unter dieser Feldtaube soll aber nicht, wie man wol vielfach annimmt, der von der Stein- oder Felsentaube (Columba livia) herstammende, gewöhnliche Feldflüchter gemeint sein, sondern die glattfüßige, große Feldtaube, welche am Niederrhein auf den Bauerhöfen gehalten wird.



Die Feldtaube,

auch Feldflüchter*), richtiger die gemeine Taube genannt, fliegt so pfeilgeschwind, daß ihr Flügelschlag ein pfeifendes Ertönen verursacht; deshalb wird sie auch selten

*) Columba domestica agrestis; the common Pigeon or Dove; le Pigeon biset fuyard.

dem Raubvogel zur Beute. Sie sucht ihr Futter lieber mühsam auf dem Felde, als ohne Mühe im Hofe. Man erkennt ihre mehr oder minder große Trefflichkeit im Felde daran, daß sie sich sehr hoch in die Luft emporschwingt und in weiten Kreisen lange herumfliegt, um zu erspähen, wo sie Nahrung findet; ferner, daß sie bei jeder Witterung sich mit Futter vom Felde versorgt, ausgenommen bei Nebel und selbstverständlich dann garnicht mehr, sobald die Erde mit Schnee oder Eis bedeckt ist.*) Ihre Nahrung besteht in allen möglichen Feld- und Waldsämereien, Beeren, Wurzelknöllchen u. drgl. Auch verzehrt sie viel kleine Steinchen und nach Salz oder salziger Erde fliegt sie meilenweit. Sie beginnt schon Anfangs April zu hecken und bringt fünf bis sechs Bruten in jedem Sommer auf; doch soll sie kaum über acht Jahre alt werden und schon vom vierten Jahre an in der Zucht nachlassen. Die Jungen zeigen die Eigenthümlichkeit, daß ihre Kehle nackt bleibt und sich zunächst beim ersten Federwechsel befiedert. (Dieser Behauptung Fürer's widersprechen die Herren Diez und Meyer; letzterer behauptet, daß die jungen Feldflüchter, wenn sie nur völlig gesund sind, keine nackte Kehle haben und daß sie sich ebenso bald und vollständig als jede andre

*) Sie fliegt selbst bei hohem Schnee und Frost in's Feld, sucht die Stellen auf, welche der Wind vom Schnee freigejagt hat und findet hier wenigstens grüne Saat. Haushofmeister Meyer.

Taubenart befiedern). Alte Feldflüchter gewöhnen sich nur sehr schwer in einen neuen Schlag ein, sodaß sie zuweilen noch nach unglaublich langer Zeit beim Freilassen wieder zurückkehren. Dies begründet sich wol hauptsächlich darin, daß sie, ganz sich selbst überlassen, ein sehr scheues Wesen haben und man findet es auch bei anderen Rassen, die dazu gezwungen werden, ihr Futter auf dem Felde zu suchen. Hierin kann aber auch allein ihr Vorzug und ihre Brauchbarkeit als Brieftauben begründet liegen. Durch Erfahrung will man jedoch festgestellt haben, daß sie nur aus verhältnißmäßig geringer Entfernung (nach manchen Behauptungen bis zu 25 oder höchstens 30 Stunden) noch sicher heimkehren; bei weiteren Flügen sollen sie regelmäßig ausbleiben.*)

Die gemeine blaue Feldtaube

ist von hell aschblauer (wildblauer), mehr oder weniger dunkelblauer Grundfarbe, oberhalb dunkler, unterhalb heller; Kopf dunkelblau, Hals metallgrün bis purpurroth schillernd (taubenhalsig); die schön mohnblauen Flügel mit schieferfarbigen Schwungfedern haben tiefschwarze, etwa 5—9mm. breite Querbinden und ebenso hat der blaue Schwanz ein schwarzes Querband,

*) Aus einer Weite von mehr als 15 Meilen wird wol keine Feldtaube zurückfinden. Meyer. — Ich halte sie von vornherein für unfähig zum Postdienst. R. Ortlepp.

doch sind die Eckfedern des Schwanzes, als das erste Zeichen des Uebergangs aus dem wilden in den gezähmten Zustand, gewöhnlich weiß gesäumt oder mit blauen und weißen Federn gemischt und dies ist als Beginn des ganz weißen Schwanzes anzusehen. Die Füße sind meistens kahl, doch zeigen sie zuweilen mehr oder minder ausgebildete Latschen, auch Federfüße, Strümpfe oder Höschen genannt*). Aus dieser Normal- oder Regelfärbung entwickeln sich natürlich unzählige Abänderungen in allen möglichen bunten Färbungen bis zum reinen Weiß. Der Kopf ist unbehaubt mit mittelhoher Stirn; der je nach der Körperfärbung schwärzlich bis hell fleischfarben wechselnde Schnabel hat eine gepuderte Nasenhaut. Das Auge ist feuriggelb bis bernsteinroth mit wie vom Rauch geschwärzten Lidrändern. Das Gefieder ist dicht und fest anliegend, ziemlich hart und glatt; der Fuß ist roth mit dunkel hornfarbigen Krallen. Länge 34—36,5 cm. (13 bis 14 Z.), Flügelbreite 68 cm. (26 Z.), Schwanz 14,4 cm. (5½ Z.), Gewicht 433—466 gr. (26—28 Loth). Doch wechselt die Größe sehr und bei der Entwickelung der Taube kommt sehr viel auf die Fütterung an. Die glattanliegenden Schwingen reichen bis dicht an das Schwanzende.

*) Ein echter, tadelloser Feldflüchter soll keine Latschen, sondern vielmehr nackte, schwarze Füße haben. Nur die sogenannten sächsischen Feldtauben zeigen belatschte Füße. R. Ortlepp.

Als örtliche Abänderungen der Feldtaubenrassen sind: die Rheinische, die Thüringische und die Sächsische Feldtaube zu nennen. Die beiden letzteren werden in ungeheuren Schwärmen gehalten; sie finden dort, wo größere Bauernhöfe zahlreich vorhanden sind, reichlicheres Futter und können sich daher besser vermehren und ausbreiten als in den gebirgigen Rheingegenden. Im Wesentlichen wird wol für jede dieser Lokalrassen das im Allgemeinen Gesagte zutreffen.

Das deutsche Mövchen.*)

Dies reizende Täubchen soll man in Belgien zuerst als Briefbote benutzt haben. Es ist zweifellos eine der lieblichsten aller Taubenrassen, von zierlichem, doch etwas stämmigem, fleischigem Körper und hübscher Haltung. Der Kopf ist verhältnißmäßig groß und eckig, d. h. der breite Schädel zeigt über den ziemlich stark hervortretenden Augen zwei bedeutende Erhöhungen und eine solche dritte hat der hintere Schädelknochen. Die breite und sehr hohe Stirn bildet mit dem Schnabel keinen Winkel, sondern eine Bogenlinie, welche hauptsächlich den Kopf dieser Taube so schön erscheinen läßt. Das Auge hat fleischige Lidränder und um dieselben zuweilen eine etwas nackte Haut.**) Die Farbe

*) Columba turbita; the Owl; le Pigeon-cravate.

**) Die Mövchen von reinster Rasse haben keine fleischigen Lidränder und nackte Haut. Dr. Bodinus.

des Augensterns richtet sich stets nach der Grundfarbe des Gefieders, d. h. bei den weißgrundigen Tauben ist er dunkelbraun, fast schwarz, bei den farbengrundigen dunkler oder heller gelb, auch oft perlfarbig.*) Tief im Nacken sitzt ein bohrerartig spitzgedrehtes Häubchen (eine regelrechte Spitzhaube), doch giebt es auch glattköpfige**), der Hals ist stark, hinten scharkantig (kammig), und nicht sehr lang. Vom Unterschnabel an, da wo die Federn beginnen, zieht sich ein faltiger, zottiger Kehlsack (Bart, Drossel oder Troller) daumenbreit herab bis dahin, wo der sogenannte Jabot (Busenstreif) anfängt. Dieser ist in der Weise gebildet, daß längs einer geraden Linie von der Kehle an bis tief in die Brust hinein etwa 7,8 cm. (3 Zoll) lang an beiden Seiten einige Reihen lockiger, straliger Federn, anstatt anliegend, nach unten zu laufen, vom Halse abstehend (aufgerichtet)

*) Bei den weißen Feldtauben ist das Auge schwarz oder doch dunkel; bei den einfarbigen, schwarzen, rothen, blauen, gelben ist das Auge übereinstimmend röthlichgelb. Meyer.

**) Früher liebte man bei den Hoftauben die spitze Haube vorzüglich; der alte deutsche Kröpfer, die Pfautaube, das Schildmövchen hatten sämmtlich spitze Hauben. — Das Haupterkennungszeichen des normalen Mövchens ist außer der besondern Kopf- und Schnabelbildung der Kehlsack, welcher sich zum Jabot verlängert. R. Ortlepp.

Das tadellose alte Mövchen ist glattköpfig; es kommen allerdings auch solche mit spitzen und breiten Häubchen vor, unter den einfarbigen, blauen sind dieselben aber selten. Meyer.

gegeneinander, nach der Mitte des Halses hin sich erheben, zuweilen kraus durcheinander stehend, zuweilen auf einer Seite liegend, beim Bewegen des Halses und besonders beim Rucksen sich öffnend und schließend. Das nach einer Seite hängende Jabot ist jedoch stets fehlerhaft; dasselbe muß entschieden doppelt oder vielmehr beiderseitig sein. Oben, unterhalb des Kehlsacks, stauen sich diese Federn, legen sich nach rechts und links und bilden mit dem Jabot und dem Bart ein Kreuz. Daher wird das Mövchen auch Kreuztaube oder Kreuzer genannt.*) Die Brust ist voll und breit, Lauf und Zehen sind kurz und unbefiedert. Die Schwingen reichen bis stark einen Daumen breit vom Ende des Schwanzes und dieser ist ein wenig aufgerichtet und daher erscheint die Lage des Körpers horizontal. Die Länge beträgt etwa $31,_5$ cm. (12 Z.), die Flügelbreite $62,_8$ cm. (24 Z.), Schwanz $12,_4$ cm. ($4^3/_4$ Z.), der Schnabel mißt nur $1,_1$—$1,_3$ cm. (5—6 L.). Das Gewicht beträgt 312—375 gr. (20—24 Loth). Die dem Mövchen vorzugsweise zukommende Zeichnung ist die geschildete Körperfarbe (in der Regel weiß mit andersfarbigen Flügeln, welche am Ende zwei Bänder von

*) In Magdeburg macht man den Unterschied, daß man sämmtliche Tauben mit den angegebenen Eigenschaften und mit schwarzen (dunkeln) Augen ‚Mövchen‘, dagegen die gleichen mit gelben und Perlaugen ‚Kreuzer‘ nennt.

R. Ortlepp.

gleicher aber dunklerer Färbung haben.*) Von dieser hübschen Zeichnung schreibt sich die Benennung Schild- oder Deckelmövchen her. Außerdem giebt es alle Abstufungen von einfarbigen und bunten Mövchen. Das Gefieder liegt knapp und fest, wie angegossen und alle Körperformen treten so gleichmäßig und dem Auge wohlthuend hervor, als bei keiner andern Taube. Je länger, lockiger und wallender die Federn des Jabots sind, je federreicher und dichter dieses, um so größer ist der Werth der Taube für den Liebhaber. Das Mövchen fliegt rasch, anhaltend und hoch, wenn man es dazu gewöhnt. Es ist ein muntres, muthiges Täubchen, welches seine Stimme gern hören läßt und in der Erregung sehr zierlich auf den Zehenspitzen geht. Seine Vermehrung ist ergiebiger als die vieler anderen Rassetauben.

Das Schild- oder Deckelmövchen,

das Musterbild der echten Rasse, welches man früher in Süd- und Mitteldeutschland häufig fand, ist gegenwärtig leider bereits recht selten geworden. Sein ganzer Körper ist weiß, mit Ausnahme der Flügelschilde, welche ausschließlich von den farbigen Flügeldeckfedern

*) Auch Tauben von anderen Rassen kommen geschildet vor, und zwar ebenso schön als die Mövchen. Vermuthlich sind dieselben durch Kreuzung mit Schildmövchen gezogen. So giebt es Pfautauben, Trommeltauben und Schildtauben, gleicherweise gezeichnet wie Schildmövchen, nur ohne Jabot. Meyer.

gebildet werden; die Schilde bilden schöne, fast regelmäßige Ovale und nirgends darf sich zwischen den gefärbten Federn eine weiße und umgekehrt unter den weißen eine bunte Feder zeigen. Solche reinen Exemplare waren früher recht wenige vorhanden, heutzutage sind sie jedoch nicht seltener, als andere echt gezeichnete fehlerfreie Tauben. Häufig haben sie sogenannte Hosen, welche hier aber nicht die bekannte Federzier der Schenkel, sondern nur einzelne, mehr oder weniger zahlreiche, farbige Federn am Körper über dem Oberschenkel bedeuten. Auch unterhalb der Flügel, am Körper zeigen sich solche Federn und an den farbigen Flügelrändern zuweilen weiße. Die Deckel oder Schilde sind in allen Farbenschattirungen vorhanden. Der Augenstern ist dunkelbraun. Die Gelbschilde, Gelben und Einfarbigen und alle Abstufungen dieser Farben tragen oft die Flügel etwas zur Seite hängend, und dies ist eine Schwäche, welche den so gefärbten Tauben im allgemeinen eigen ist.*)

Leider, sagt Fürer, ist (in Süddeutschland) gerade an diesem schönen Täubchen die Kunst ganz besonders thätig gewesen, in vermeintlichen Verbesserungen durch

*) Wenn die Gelbschilde u. a. die Flügel herunterhängend tragen, so ist dies kein Zeichen von Schwäche, sondern vielmehr mancher Rasse eigenthümlich. So z. B. muß der tadellose Almondstümmler die Flügel hängen lassen, so daß der Schwanz über dieselben emporsteht. Meyer.

Züchtung und sie hat es soweit gebracht, daß, wie bei so manchen anderen Rassen auch eine Taube dieser Art von reiner, unvermischter Abkunft dort zu den Seltenheiten gehört. Anstatt die Art aus sich selbst zu veredeln — der einzig mögliche Weg, wenn man sie nicht verringern will — und nicht Eigenthümlichkeiten von ihr zu begehren, welche ihr die Natur versagt hat, strebte man nach Querhauben, Perlaugen und nach neuen Zeichnungen und nach ‚geschwänzten‘ Mövchen; und weil man dergleichen oft durch Vermischung mit solchen Rassen erreichen kann, welchen diese Abzeichen von der Natur gegeben sind, so griff man zu dem Verfahren, sie mit solchen zu paren und wählte hierzu vorzugsweise die Tümmler von reiner oder vermischter Abkunft, je nachdem es eben paßte und wie man es verstand.*) Die Mischlinge zeigen zwar die erstrebten Eigenschaften mehr oder minder, aber sie entbehren in dem gleichen Verhältniß ihrer natürlichen, so überaus

*) Meistens geschah die Vermischung jedoch wol nicht in solcher planmäßigen, überlegten Weise. In jeder Gegend nahm man zur Kreuzung die gerade vorhandenen Rassen in Exemplaren mit den gewünschten Zeichnungen, so z. B. in Sachsen und Thüringen besonders schöngezeichnete Feldtauben. Die Zeichnungen sind daher allerdings vielmehr der Auswahl des Züchters zuzuschreiben, als der schaffenden Natur. In wieweit die Mischlinge überhaupt der Stammrasse nahe kommen, das hängt ganz davon ab, in welcher Weise die Kreuzung vor sich gegangen und wie die Nachzucht behandelt worden. R. Ortlepp.

schönen Eigenthümlichkeiten. Im Norden Deutschlands dagegen findet man das Mövchen rein und tadellos; Hamburg, Braunschweig, Magdeburg sind immer durch ihre herrlichen Mövchen berühmt gewesen.

Das Mövchen an und für sich, als eine reizende Taubenrasse, gehörte auch von jeher zu den Lieblingen der belgischen Züchter und hier und da, insbesondere in Verviers und Lüttich und späterhin dann auch in Aachen und am ganzen Niederrhein überhaupt wurde es mit großer Vorliebe gezüchtet. Diese Art äußert eine ganz besondere Heimatsliebe und deshalb ist sie auch als Brieftaube geschätzt. In ihr steckt Rasse, wie in einem Rennpferd, sagt Lenzen, und in der That ist sie unter allen unvermischten Tauben für den genannten Zweck die brauchbarste. Einerseits aber ist das deutsche Mövchen als Luxustaube durch die Einführung der egyptischen und chinesischen Mövchen sehr in den Hintergrund getreten, so daß man es in reiner Zucht nur noch selten findet, und andrerseits hat man, wie ich weiterhin ausführen werde, diese Art durch Mischzucht als Brieftaube zu vervollkommnen gesucht.*)

*) Mein Vater hatte vor etwa vierzig Jahren Mövchen, welche so kurzschnäbelig waren, wie jetzt die Egyptischen, und ich habe Schildmövchen besessen, welche in Hinsicht der kurzen Schnäbel jenen ebenfalls nichts nachgaben. Fürer hat daher wol Recht darin, daß unsere deutschen Mövchen durch Kreuzung verdorben sind, während sich jene in reiner Rasse erhalten haben.

Der Tümmler.*)

Auch diese Rasse soll in Belgien, namentlich in Antwerpen beim Beginn der Liebhaberei vorzugsweise gern als Brieftaube benutzt worden sein. Der echte, unvermischte Tümmler ist eine der kleinsten Haustauben und unter allen die kürzestbeinige. Sie zeichnet sich durch ihren gedrungenen, nicht sehr langen Körper, durch schönes Ebenmaß aller Glieder, zierliche Haltung und edeln Anstand aus. Der meistens unbehaubte, seltener mit einer Haube gezierte Kopf ist klein, kurz und rund, die Stirn sehr steil und hoch, der Scheitel flach, der Schnabel sehr kurz, spitz und gleich den Nägeln meistens hellfarbig. Die hervorstehenden, großen, lebhaften, schönen Perlaugen sind mit einem flachen Hautring umgeben, der kurze, am Kopfe dünne Hals ist edel gebogen, die Brust ist breit, voll und hoch. Die kurzen Beine und kleinen Füße sind in der reinen Rasse oft sehr stark belatscht, zuweilen jedoch auch unbefiedert. Die Flügel sind nicht übermäßig lang, öfters etwas tiefhängend, der Schwanz ist ein wenig aufgestülpt. Das Gefieder ist voll und liegt fest an; die Färbung und Zeichnung ist schön, kräftig

---

Eigenthümlich ist es, daß unter den Egyptern keine Schildmövchen, sowie auch nicht Gelbe und Rothe vorkommen. Meyer.

*) Columba gyratrix; the Tumbler; le Pigeon culbutant.

und zum Theil eigenthümlich.*) Die Länge beträgt 26—$28,_7$ cm. (10 bis 11 Z.), die Breite $52,_3$—$57,_4$ cm. (20—22 Z.), Fußhöhe c. 9 cm. ($3^1/_2$ Z.), Schnabel 13 mm. (6 L.). Das Körpergewicht schwankt zwischen c. 233—266 gr. (14 bis 16 Loth).

Er ist eine der muntersten und lebhaftesten Taubenarten, die sehr zahm und zutraulich wird. Weitsichtigkeit ist ein Fehler, an welchem die ganze Rasse leidet; der Tümmler sieht meilenweit in die Ferne, doch weniger gut in der Nähe. Die reine, sich selbst überlassene Art dieser Taube ist ein tüchtiger Flieger und ein unübertrefflicher Gaukler und Purzler. Ganz besonders und vor allen anderen Taubenrassen zeichnet er sich durch seinen Flug aus, nach welcher er auch den Namen Tümmler (von tummeln oder taumeln) erhalten hat. Nach der Art und Weise des Fliegens und der Flugkünste unterscheidet man Purzler und Hochflieger. Der erstere erhebt sich pfeilschnell unter schallendem Flügelklatschen, indem er die Schwingen mit großer Kraft über dem Rücken zusammenschlägt, (sodaß dieselben im Sommer oft völlig zerfetzt und zertrümmert erscheinen), senkrecht in die Lüfte oder er

*) Der Tümmler kommt übrigens gegenwärtig in den verschiedensten Formen, Farben und Zeichnungen vor. Es giebt tollige und glattköpfige, kahlbeinige, bestrümpfte und belatschte, mit kurzen und langen Schnäbeln, von kleiner und größerer Gestalt, mit Perlaugen und dunkeln Augen, auch zitterhalsig. Die Augenringe sind weiß bis hellroth. H. Köhne.

schießt in gerader Linie dahin, stürzt dann plötzlich, den Kopf hintenüberwerfend und sich um sich selbst drehend und in dieser Weise zahllose Purzelbäume mit einer Geschwindigkeit schlagend, daß man die einzelnen Bewegungen nicht zu unterscheiden vermag*), erhebt sich drehend und klatschend von neuem, fährt in unregelmäßig hastigen Bewegungen hin und her, purzelt wieder ein Stück hinunter und fällt dann wol mit hochgehobenen Flügeln und auf dem ausgebreiteten Schwanze gleichsam sitzend oder reitend (daher auch Schwanzreiter genannt), bewegungslos gerade herab, um rechtzeitig sich wieder zu erheben und mit allen möglichen Abwechselungen das Spiel zu wiederholen. **) Solch' Spiel treibt diese Taubenart auch noch in mehrfacher andrer Weise. In weiten, spiralförmigen Kreisen schwingt sie sich gleichsam bohrend empor in die Luft, majestätisch und ruhig, jetzt mit gleichmäßigem Flügelschlage, dann mit hochgehobenen oder ausgebreiteten Fittichen ohne alle Bewegung im Aether schwebend, dann wieder sich wiegend, drehend und gaukelnd eine Strecke herabpurzelnd, eilig sich wieder erhebend und mit den übrigen den Flug noch oben fortsetzend, um

*) Die besten Purzler schlagen einmal um, manche auch öfter; zu vieles Umschlagen ist aber ein Fehler. Dr. Bodinus.

**) Es ist keine Seltenheit, daß Tümmler beim Purzeln aufs Dach schlagen und sich das Genick abstoßen. Ich habe im Jahre 1847 in Aachen ein solches Vorkommniß mit angesehen. Meyer.

nach oft stundenlangem Fliegen in derselben Weise sich endlich wieder herabzulassen. So giebt dieser merkwürdige Vogel ein unvergleichliches Bild ungebundener Lust und Fröhlichkeit, wie man sie selten an einem Geschöpfe wahrnimmt. Je mehrere ihrer beisammen sind oder wenn sie andere Tauben oder auch fremde Vögel, Schwalben, Krähen u. a. über sich schweben sehen, desto munterer und eifriger werden sie.

Der sogenannte Hochflieger unterscheidet sich von dem soeben geschilderten Purzler nur dadurch, daß sein Flug gleichsam durch Abrichtung geregelt ist und sich lediglich auf hohes und anhaltendes Fliegen im guten Stil beschränkt. Das lustige Flügelklatschen oder ein gelegentliches Ueberschlagen ist dabei nicht ausgeschlossen; nur darf letzteres nicht in zusammenhängenden Purzelbäumen bestehen, sondern jedesmal nur in einer Umdrehung und ohne Herabfallen sog. Ueberschlagen; keine Taube darf dabei im Fluge zurückbleiben, ihre regelmäßige Entfernung von den anderen verlieren oder jene stören. Wildfänge, welche gegen jene Regeln verstoßen, werden von eifrigen Liebhabern entschieden ausgemerzt. Auch werden die Hochflieger von einem Ausflug zum andern eingesperrt gehalten und beim Fluge mit Fahnen, Klappern, Glocken oder dergleichen gejagt, wie dies ja allbekannt ist.*)

*) Wenn die Tauben übrigens nicht von selber fliegen, so nützt auch das Jagen, Klappern u.s.w. nichts. Köhne. — Früher waren Klappen, Glocken u. drgl. im Gebrauch; jetzt jagt man

Die Kraft und Ausdauer der Tümmlertaube im Fluge ist erstaunlich; sie tummelt sich in der geschilderten Weise zwei, ja selbst bis acht Stunden hindurch in der Luft umher, sogar in mondhellen Nächten und oft in einer so großen Höhe, daß selbst das schärfste Auge Mühe hat, sie aufzufinden. Dann verfliegen sie sich aber sehr leicht. Es kommt auch vor, sagt Herr Meyer, daß der ganze Schwarm bei hellem Mondschein immer höher hinaufsteigt und die ganze Nacht hindurch fliegt, bis die Tauben ermattet, oft meilenweit von ihrem Schlage zur Erde herabfallen. Ein solcher Flug strebt immer mehr gegen das Licht hinauf, weil es unter ihn so finster wird, daß er den Schlag nicht mehr aufzufinden vermag.

Diese Taubenrasse kommt in zahlreichen Varietäten vor, unter denen der in England schon seit Jahrhunderten gezüchtete und in hoher Vollkommenheit vorhandene Mandel- oder Almondtümmler auch heutzutage noch als die beliebteste, weil schönste, gilt.

Dieser Beschreibung des Tümmlers im allgemeinen fügt Herr Köhne noch Folgendes hinzu: Eine sehr schöne Varietät ist der Berliner altstämmige Tümmler, eine Taube von kleiner, zierlicher Gestalt, mit rundem Kopfe, ganz kleinem Schnabel, welcher so

---

die Tauben nur mit Fahnen (an langen, dünnen Stöcken befestigte Lappen oder Tücher) und durch lautes, durchdringendes Pfeifen. R. Ortlepp.

dick als lang ist und einem Papageienschnabel ähnlich erscheint. Das schöne Perlauge ist mit rothem, fleischigem Rande umgeben. Der Kopf ist glatt, jedoch auch behaubt, der Hals krumm gebogen und zitternd. Das Gefieder ist prächtig gezeichnet und kommt in allen Farben außer Blau vor. Es giebt einfarbige, schwarze, rothe, gelbe, weiße, ebensolche mit weißen Schwingen, ferner in der elsterbunten Zeichnung und auch getigerte. Merkwürdig ist es übrigens, daß sie in der gemeinsten Farbe, in Blau, nicht vorhanden sind.

Diese herrliche Taube ist durch unverständige Züchtung, meistens durch fortgesetzte Inzucht, so verdorben, daß eine rassenreine Nachzucht äußerst schwierig zu erzielen ist; sie wird daher wol bald völlig aussterben.

Noch eine schöne Lokalrasse, der Prager Tümmler, ist zu erwähnen. Von kleiner Gestalt, ist er jedoch sehr kräftig und zugleich schön gebaut; auch von ihm kann man sagen: ‚in ihm steckt Rasse‘. Er hat einen runden Kopf, der von oben gesehen wie viereckig erscheint, einen sehr kleinen Schnabel und ein dunkel gefärbtes Auge; er kommt in den verschiedensten Farben und Zeichnungen vor und ist sehr flugfertig und ausdauernd.

Die gegenwärtig in Berlin zum Fliegen gehaltene Lokalrasse des Tümmlers — man könnte sie Berliner Fliegetaube nennen — ist keine reine Taube mehr, sondern vielfach gekreuzt. Sie kommt in großer Mannigfaltigkeit von Farben und Zeichnungen vor,

von kleiner und großer Gestalt, mit kurzem und ganz langem Schnabel, mit rundem und sehr langem Kopfe, glattköpfig und behaubt, mit dunkeln und Glasaugen, mit weißem und rothem Augenring, mit glatten und belatschten Beinen. Da die Zucht und Kreuzung nur dahin strebt, eine sehr ausdauernde und hochfliegende Taube zu erzielen, die sich nicht so leicht verfliegt und auch unter ungünstigen Verhältnissen ihren Schlag wiederzufinden im Stande ist, so kommt es auf alle diese Aeußerlichkeiten garnicht an.

Diese Tauben werden von ihren Liebhabern immer zu gleicher Zeit, im Sommer des Morgens um 4 Uhr, im Herbst des Abends $^{1}/_{2}$6 Uhr, im Winter Mittags um 12 Uhr zum Fliegen aus den Schlägen gelassen. Sie steigen dann oft in eine solche Höhe empor, daß sie dem Auge kaum mehr sichtbar erscheinen; dabei fliegen sie fortwährend im immer weiter werdenden Kreise und streifen über einem ganzen Stadttheile umher. Wenn dann zahlreiche verschiedene Flüge zusammentreffen und nicht selten einen Schwarm von mehr als 500 Köpfen bilden, so gewährt derselbe einen schönen Anblick. Höchst interessant ist es mit anzusehen, wenn die einzelnen Flüge sich dann wieder trennen. Sie bilden dabei wol eine lange Kette, ziehen sich auseinander, vereinigen sich wieder und dies malerische Spiel währt so lange, bis die Schwärme nach und nach zu ihren Schlägen zurückkehren. Haben

die Tauben während des Fluges mit blendendem Sonnenlicht oder mit Nebel zu kämpfen, oder stößt ein Habicht dazwischen, wodurch der ganze große Schwarm gänzlich aufgelöst wird, so gehört viel Klugheit und Kraft dazu, daß die einzelne Taube ihren heimischen Schlag wiederfinde und nicht verschlagen und gefangen werde. Es kommt auch wol vor, daß ein Taubenschwarm bis oberhalb niedrigstehender Wolken emporsteigt, dann die Erde nicht mehr sehen kann und mit den weiterziehenden Wolken in große Entfernung verschlagen wird. Binnen kurzem sind sie dann wenigstens einige Meilen von der Heimat fort und können sich nicht mehr zurechtfinden, sondern sind für den Eigenthümer verloren. —

Obwol der Tümmler im allgemeinen sich durch die erforderlichen Eigenthümlichkeiten, Fernsicht und Orientirungssinn, Flugkraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Heimatsliebe in hohem Maße auszeichnet, so bleibt auch bei ihm manches zu wünschen übrig. Einerseits nämlich wird er leichter als andere Tauben einem Raubvogel zur Beute und andrerseits ist er auch in der Hinsicht nicht zuverlässig, daß er durch seine Flugkünste zu viele Zeit vertrödelt und für den sehnsüchtig wartenden Liebhaber nicht eilig genug heimkehrt. Auch leiden die echten, verfeinerten Tümmler sehr häufig an Augenkrankheiten und werden nicht selten völlig blind.

Die Schilderung noch einiger Lokalrassen des Tümmlers wolle man als hierher gehörende Ergänzung im Anhange nachlesen.

Die Mischlingsrassen oder eigentlichen Brieftauben.

Nach diesem Ueberblick der bis hierher erwähnten Taubenarten, nach Darlegung ihrer Vorzüge und Mängel, kommt man wol zu der Einsicht, daß von ihnen noch keine als vollkommen ausreichend für den Zweck der Briefpost oder des Brieftaubensports zu erachten ist. Theils mit Absicht, theils nur zufällig hat man daher Mischlinge oder Bastarde von diesen verschiedenen Rassen gezogen, aus deren weiterer Zucht und Vervollkommnung dann endlich die eigentlichen Brieftauben hervorgegangen sind.



Die Drachentaube oder der Dragon.*)

Es giebt vielleicht keine zweite Tauben-Varietät, hinsichtlich derer mehr Streit geherrscht hat, als diese.

*) Columba dragonica; the Dragon; le Pigeon dragon.

Die meiste Aehnlichkeit hat dieselbe unstreitig mit dem Karrier, und man ist in allen früheren Werken über Taubenzucht der Ansicht, sie sei aus einer Kreuzung des Tümmlers mit einem Karrier oder einer Reitertaube entstanden, deren Nachzucht man wieder mit einer Reitertaube gepart hat, um eine größere Gestalt hervorzubringen. Dem sei übrigens wie ihm wolle; gegenwärtig ist die Varietät feststehend (konstant, wie man zu sagen pflegt) geworden und sie besitzt ihre ganz eigenthümlichen Merkmale, welche durch künstliche Zucht in vielen Generationen ganz gleichmäßig zu erzeugen wol kaum möglich sein würde, weshalb es zwecklos wäre, überhaupt einen solchen Versuch zu unternehmen.

Die Drachentaube, so wie wir sie jetzt vor uns haben, ist ein Vogel von mehr als mittlerer Größe, der sich lebhaft, kühn und aufrecht hält; den Hals trägt er ausgestreckt und die Flügel fest an die Seite geschlossen. Seine Haltung und Bewegungen zeigen große Muskelkraft und die Fähigkeit, schnell und kräftig zu fliegen. Die charakteristischen Merkmale des Kopfes sind deutlich hervortretend. Das Auge ist groß, voll und bei der blauen Färbung glänzend orangeroth, der Augenkreis ist klein, zart und rund; der Auswuchs am Schnabel ist ebenfalls klein, zart und nach dem Kopfe zu geneigt. Der Schnabel ist schwarz, spitz zulaufend, leicht gekrümmt und hierin wesentlich von dem langen, geraden Schnabel des Karriers verschieden. Die Flügel

sind gut-entwickelt, nicht blos was die Muskeln und den Knochenbau anbetrifft, sondern auch hinsichtlich der Kiele oder Flugfedern. Infolge des festgeschlossenen Gefieders an Hals und Körper ragen die Flügel bis an die Brust vor und verleihen dem Vogel den Ausdruck großer Festigkeit und Stärke.

Ein bewährter Züchter dieser Varietät, Herr Percival, giebt die folgende Beschreibung des Dragons: „Bei einem blauen Vogel darf die Farbe nicht so hell als bei einem Mövchen, sondern es muß ein dunkles, volles Blau sein; die Streifen über die Flügel müssen vollkommen schwarz und breit sein; der Metallglanz am Halse soll bis an die Spitze des Brustbeins herabreichen; der Kopf lang, stark, schmal und der Augenkreis vollkommen rund und frei von jenen unregelmäßigen, gleichsam gezwickten Auswüchsen, die man so oft bei Vögeln dieser Rasse findet. Der Schnabel muß ganz schwarz sein. Was die Federn anbetrifft, so halte ich einen weißen Rumpf für einen großen Fehler*), denn ich bestreite ebensowol, daß ein Drache einen weißen Fleck an der Schulter oder irgend sonstwo am Körper haben dürfe, als auch, daß der blaue Drache einen weißen Rumpf haben darf, warum sollte es dann nicht auch bei den rothen und gelben Vögeln gestattet sein? Ich behaupte daher, daß ein Drache bei aller sonstigen

*) Mit dieser Ansicht stimmt auch die meinige überein.
R. Ortlepp.

Vollkommenheit, wenn mit weißem Rumpfe, entschieden fehlerhaft gefiedert ist."

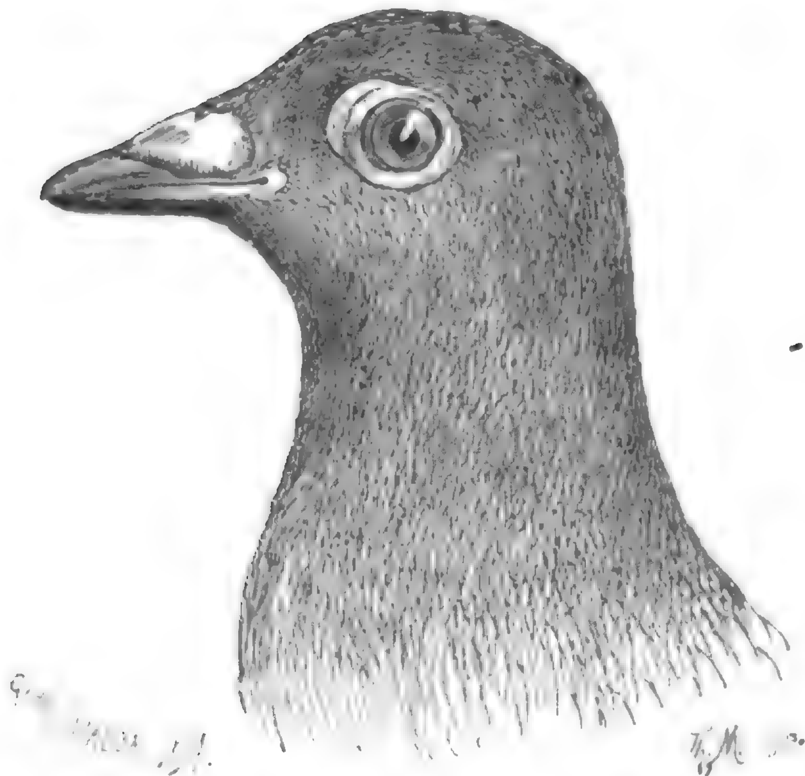
Vorstehende Ansichten des Herrn Percival werden indessen nicht von allen Liebhabern getheilt. Es ist anerkannt, daß der blaue Drache ganz dasselbe Blau des Gefieders, wie die wilde Felsentaube (die vermeintliche Stammmutter aller unserer Tauben) haben soll; nun haben zwar die indischen Felsentauben die gleichmäßige blaue Farbe, die europäische Felsentaube hingegen hat einen weißen Rumpf. Ganz natürlich wird jeder Kenner einer gleichmäßig blauen Taube den Vorzug geben; allein, wenn man bei einer Preisvertheilung die Wahl zwischen zwei Pärchen hat, deren eines von vorzüglicher Beschaffenheit, aber mit weißem Rumpfe und deren andres gleichmäßig blau, jedoch in Hinsicht der übrigen Eigenschaften von geringerem Werthe ist, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß man dem ersteren Paare den Preis zuerkennen wird.

Viele Liebhaber hegen eine große Begeisterung für die Drachentaube, ihres schönen Körperbaues, ihrer stolzen Haltung und des schnellen, kräftigen Fluges wegen. Gut gezeichnete blaue Vögel werden im allgemeinen denen anderer Farben, als roth, gelb, schwarz oder weiß vorgezogen. Die wundervolle, einem Kampfhahne ähnliche Haltung eines schönen, blauen Täubers findet sich selten bei anderen Farben. Die rothen und gelben haben meistens einen zu breiten Kopf und die schwarzen, wie die weißen

zeigen oft einen fehlerhaften Auswuchs, wodurch sie das Aussehen einer Kreuzung mit dem Karrier erlangen.

Was die Pflege anbetrifft, so machen die Drachentauben keine besonderen Ansprüche; sie erfüllen ihre Elternpflichten so ausgezeichnet, daß geringere Exemplare sehr häufig dazu benutzt werden, Junge anderer kostbaren Taubenrassen aufzuziehen. Früher wurden echte Drachen viel als Brieftauben verwendet; allein gegenwärtig zieht man andere Gattungen vor. (A. Prosche in Dresden.)

Meiner Meinung nach sind nur die ganz blauen (und zwar die ‚saatblauen' nach Percival) Drachentauben noch in voller Rassenechtheit vorhanden, bezüglich als die Stammeltern anzusehen. Alle andersfarbigen dagegen sind aus Kreuzungen hervorgegangen. Deshalb findet man unter den letzteren niemals so schöne, vollkommen ausgebildete Drachen, als bei den Blauen. — Der Dragon wird in England oft zum Auffüttern der jungen Karrier benutzt. Als Brieftaube ist diese Rasse gar nicht oder doch nur auf ganz kleine Entfernungen brauchbar. (Ortlepp.)

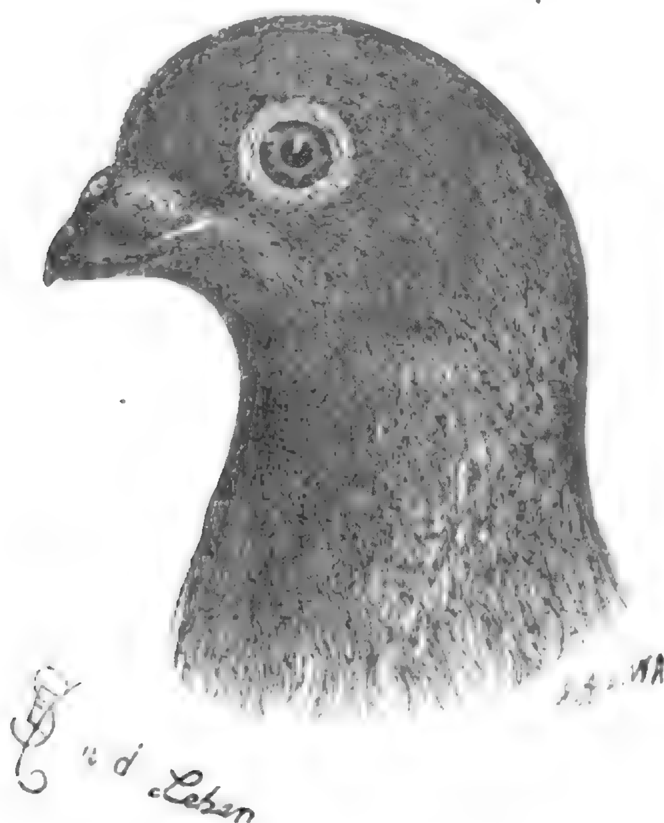


Die Antwerpener Brieftaube.

Langschnäblig, mit flachem Kopfe und schönem Schwanenhalse, ist sie, der Drachentaube nächst verwandt, als ein weiterer Mischling vom Karrier mit dem Tümmler, wol in der zweiten oder dritten Abstammung (Generation) zu erachten. Sie zeigt, je nachdem sie mehr diesem oder jenem nachartet, die Merkmale der einen oder andern Rasse in stärker oder geringer hervortretendem Maße. Die erste Kreuzung, eben die vorhin geschilderte Drachentaube, hat man in Antwerpen vorzugsweise zur Zucht von Brieftauben verwendet. Aus diesen Mischlingen hat sich nun eine wenigstens einigermaßen feststehende Rasse gebildet, deren Angehörige mehr oder minder fleischige Augen-

ränder und dicke Nasenwulst, sowie mehr oder weniger lange Flügelschwingen, breite Fahnen der Schwungfedern und ein straffes, knapp anliegendes Gefieder zeigen. Zuweilen sind sie ganz ohne Nasenwulst und fleischige Augenränder, doch verleugnen sie auch in diesem Falle ihre Abkunft nicht. Nicht selten schlagen diese Mischlinge mehr oder weniger auf die Stammeltern zurück und gleichen dann manchmal fast vollständig dem Karrier oder doch dem Dragon, und solche Exemplare schätzt man als Zuchttauben (Kwikduiven) in Belgien am höchsten. Zur Auffrischung der Brieftauben oder um wieder neue Unterrassen hervorzurufen, benutzt man in Belgien auch heutzutage noch gern den Karrier und seine Mischlinge, so namentlich die Smerle und den Snol. Erstere ist eine Taube, welche Aehnlichkeit mit unserm langschnäbligen Tümmler hat, aber sehr ausgeartet erscheint, sodaß sie fast der Feldtaube gleicht; letztere ist ein hübscher, kleiner Kreuzer. Man spricht bei diesen Kreuzungen des Karriers von Halb-, Viertel- und Achtelblut und die letzteren Tauben werden erst wieder als zum Reisen geeignet erachtet. Die Antwerpener Brieftaube soll vorzugsweise als ein durchaus sicherer Flieger zu schätzen sein, welcher auch bei schwierigen Oertlichkeitsverhältnissen, also in gebirgigen Gegenden, innerhalb großer Städte, in sumpfreichen und starknebeligen Landschaften und am Meeresstrande, sowie besonders für weite Flugstrecken am zu-

verlässigsten sich erweist. Sie wird auch früh, sobald sie vollständig ausgewachsen ist, abgerichtet und fliegt bereits in den ersten Jahren sehr gut; im Alter wird sie aber leicht zu schwer und, wenn sie nicht immer in Uebung bleibt, bald unbehülflich, sodaß sie dem Raubvogel viel leichter zur Beute fällt, als die kleinere Lütticher Taube. (Näheres in dieser Hinsicht ist weiterhin in dem Abschnitte über die Zucht und Abrichtung zu finden.)



Die Lütticher Brieftaube

ist ebenfalls keine reine Taubenrasse, sondern ein Mischling vom Mövchen mit dem Tümmler.*) In den schönsten

*) Ich glaube nicht, daß die Lütticher Taube nur vom Tümmler und Mövchen abstammt, sondern ich bin — mit vielen anderen

Exemplaren wird sie auch altstämmige Brieftaube genannt. Es ist eine kleine Taube mit breitem, eckigem Kopfe, voller Brust, gebogenen Flügeln und reichem, sammetweichem Gefieder. Bei manchen dieser Täubchen zeigt sich mehr oder minder deutlich das Jabot und der Bart, seltener auch noch die Haube des Mövchens. Ihre vorzüglichsten Eigenthümlichkeiten beruhen darin, daß sie nach langer Zeit, zuweilen auch noch nach Jahren, vom Heimatsgefühl getrieben, ihrem Schlage zueilt und deshalb soll sie für militärische Zwecke am brauchbarsten und werthvollsten sein, indem sie selbst bei einer langen Dauer der Belagerung immer noch sicher heimkehren würde. Auch soll sie sich vor der Antwerpener Brieftaube ganz entschieden dadurch auszeichnen, daß sie für die weitesten Flugstrecken tauglich ist; doch zeigt sie sich in den ersten Jahren nicht zuverlässig und sollte eigentlich erst im dritten Jahre für bedeutendere Wettflüge ausgesandt werden, da sie dann erst vollkommen entwickelt ist und ihre volle Kraft hat, was dagegen bei der echten Antwerpener Taube schon nach einem Jahre der Fall ist.

Die Antwerpener sowol als auch die Lütticher Brieftaube tragen naturgemäß keinen feststehenden Typus

Kennern — der Meinung, daß auch in ihren Adern orientalisches Blut fließt. R. Ortlepp.

einer Art. Sie schwanken ebenso in der Gestalt, und in den angegebenen charakteristischen Merkmalen, als auch in der Färbung des Gefieders. Einfarbig blaue, schwarze, weiße Tauben, seltener gelbe und rothe, am häufigsten aber bunte, meistens unschöne, sehr unregelmäßig gezeichnete, zuweilen mit verschieden gefärbten Augen (z. B. das eine gelb und das andere schwarz) sind oft die tüchtigsten Flieger. Reinweiße, gelbe und andere helle Tauben schätzt man weniger, da sie leichter von den Raubvögeln ergriffen werden und auch weichlicher sind. Manche französische Liebhaber ziehen freilich gerade die weißen Tauben vor, weil diese nämlich einerseits die Buchstaben und Zeichen des Stempeldrucks auf den weißen Flügelfedern deutlicher hervortreten lassen, andrerseits weil weiße Tauben im Fluge besser zu beobachten sind, sodann auch, weil sie nicht so sehr durch den Einfluß der Sonnenstralen leiden sollen als schwarze oder dunkelfarbige Tauben. Von den Belgischen, sowie auch von den erfahrenen Deutschen Brieftauben-Züchtern dagegen wird die weiße Farbe überall geradezu verachtet und ausgemerzt. Allerdings sieht man es gern, wenn die Taube einige ganz oder theilweise weiße Federn im Flügel hat, indem dieselben der Deutlichkeit halber vorzugsweise zum Abstempeln benutzt werden. Ganz besondres Gewicht legen manche Liebhaber auf die Farbe der Augen. Die Antwerpener Brieftaube zeigt oft das schöne, weißgelbe, sogenannte

Glasauge; die Lütticher Rasse hat am häufigsten ein rothes oder auch braunes, gelbes oder schwarzes Auge. Die schwarzen, braunen und anderen dunkeln Augen gelten nicht selten als Vorzug, weil man annimmt, daß solche Tauben bei bewölktem Himmel und düsterm Wetter überhaupt besser fliegen sollen.

Beide Mischlingsrassen, die Antwerpener und die Lütticher Brieftaube, sind in reinen, tadellosen Exemplaren, also die vorzüglichsten ‚Pigeons fuyards', allenthalben und selbst in Belgien recht selten. Durch fortwährend weiter geführte Kreuzungen der Stammarten: Karrier, Mövchen, Tümmler und Feldtaube, sowie wiederum der Mischlingsrassen: Drachentaube, Smerle, Snol, Antwerpener, Lütticher u. a. m. und aller Bastarde untereinander ist nun aber eine bunte Mannigfaltigkeit von Taubenformen entstanden, die, unter dem Begriff ‚Brieftaube' zusammengefaßt, jeder nähern Beschreibung spottet. Es ist kaum glaublich, welche Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit unter den Tauben herrscht, welche auf die bekanntlich in Brüssel und in allen größeren Städten Belgiens an jedem Sonntage Vormittags bis Punkt 12 Uhr stattfindenden Taubenmärkte kommen. Wie eigentlich eine Brieftaube aussehen muß, läßt sich also kaum sagen. Alle Abbildungen, z. B. die, welche die französische Zeitung „L'Illustration" von den Brieftauben brachte, die bei der Belagerung von Paris sich ausgezeichnet haben, sind, insofern sie

nicht lediglich reine Rassetauben zeigen, nichts weniger als stichhaltig.*)

Merkmale und Leistungsfähigkeit einer guten Brieftaube.

La Perre de Roo, der belgische Liebhaber und Taubenzüchter, welcher vom französischen Kriegsministerium zu der Einrichtung und Leitung der militärischen Brieftaubenzucht berufen werden sollte, will die Brieftauben nur in zwei Hauptrassen und zwar, erstens die englische und zweitens die belgische eintheilen. Die erstere, den Karrier, hält er infolge der fortgesetzten Zucht als Luxustaube jetzt nicht mehr tauglich für diesen Zweck. Die letztere dagegen, welche er allein als empfehlenswerth zur Bevölkerung der Militär-Taubenhäuser erachtet, scheidet in drei Unterrassen oder Typen und zwar erstens die Lütticher, zweitens die Antwerpener

*) Bei der Belagerung von Paris sind auch solche Tauben zur Beförderung von Nachrichten benutzt worden, welche mit der eigentlichen Brieftaube garnichts gemein haben. Viele Bewohner der naheliegenden Ortschaften nahmen ihre Tauben mit nach Paris hinein, und es mag auch oft vorgekommen sein, daß solche Tauben, mit einer Nachricht beladen, losgelassen wurden, den Belagerern in die Hände fielen und von denselben nun für wirkliche Brieftauben gehalten wurden. Ich selbst habe in einem meiner Quartiere einem gewöhnlichen, bunten Straßenflüchter eine kleine, für die Hausbewohner bestimmte Depesche abgenommen. R. Ortlepp.

und drittens die flandrische Brieftaube, indem auch er hinzufügt, daß alle drei durch die unterbrochenen Kreuzungen völlig in einander verschmolzen, so daß selbst hervorstechend typische Exemplare nur noch für das Kennerauge mit Sicherheit zu unterscheiden sind. Im übrigen seien ihre vorzüglichsten Eigenthümlichkeiten, Schnelligkeit, Ausdauer und Zuverlässigkeit so übereinstimmend, daß sie in ganz gleicher Weise zur Besetzung der Militär-Taubenhäuser brauchbar sind. Er beschreibt die tadellose (normale) belgische Brieftaube im allgemeinen in folgender Weise: Sie ist von mittlerer Größe, doch mit bedeutender Flügelweite, von zierlicher Gestalt und munteren, lebhaften und anmuthigen Bewegungen; der Kopf ist klein mit kurzem Schnäbelchen, die Nasen- und Augenhäute sind wenig ausgebildet; die Brust ist breit und oft noch mit der Krause geziert; die kräftigen Flügel schließen eng an den Körper und reichen bis zur Dreiviertellänge des Schwanzes, der bei den schönsten Tauben dieser Rasse auffallend schmal ist. Das Gefieder ist gewöhnlich sehr dicht. Das stark hervorragende und lebhafte Auge ist bei verschiedenster Gefiederfärbung, bei der jedoch blau, blauschillernd, rothschillernd und gelb vorherrschend sind, ebenfalls sehr wechselnd. Die glattweiße Taube hat fast regelmäßig ein schwarzes Auge. Auch nach seiner Ueberzeugung sind die Farben für die Befähigung und den Werth der Taube gleichgültig.

Major L. du Puy de Podio, eine der ersten Autoritäten in der französischen Brieftaubenzucht, giebt folgende Beschreibung und fügt die nachstehenden Merkmale als die Kennzeichen einer guten Brieftaube an: „Die Brieftaube gehört in das Geschlecht der sogenannten Feld- oder Felsentaube.*) Sie ist im Bau der kleinen Holztaube ähnlich, doch unterscheidet sie sich durch die Farbe und Schattirung des Gefieders, welches ein sehr verschiedenartiges sein kann, ganz entschieden von derselben. Ein gerader, dünner und an der Spitze stärkerer Schnabel, lange, spitze Flügel, das Fehlen der fleischigen Auswüchse um den Schnabel und um die Augen, ein schwarzer, glänzender Augenstern — dies zusammen sind die Haupteigenschaften, welche auf den ersten Anblick die Brieftaube von den anderen Tauben kennzeichnen . . .

Die echte Rasse der Brieftauben läßt sich auch sogleich daran erkennen, daß sich dieselbe auch im wilden Zustande eher schüchtern und ängstlich als menschenscheu zeigt, obgleich sie mit Vorliebe in altem Gemäuer und

*) Dabei kommt von vornherein eine gewisse Leichtfertigkeit oder Unkenntniß in das Spiel, welche doch jeder vermeiden müßte, der über Tauben schreiben will. Die Feldtaube (s. S. 28), welche bedingungsweise zu den Stammeltern der Brieftauben-Rasse mitgezählt werden muß, ist ja ihrerseits ein Abkömmling von der Felsentaube, von welcher bekanntlich nach dem Urtheil der meisten Ornithologen alle Haustauben-Rassen und also auch die dazu gehörenden Brieftauben herstammen sollen.

in den Rissen steiler Felsenwände, nie aber auf Bäumen nistet.*) Diese Art muß für die Zucht und Dressur ausgewählt werden, da sie allein durch ihre Körperbeschaffenheit, ihre Anhänglichkeit an das heimatliche Dach und ihre Gelehrigkeit regelmäßig die sichersten Erfolge verbürgt.

Fassen wir die besonderen körperlichen Eigenthümlichkeiten zusammen, welche eine Brieftaube zeigen muß, so finden wir dieselben in Folgendem: Bei möglichst großer Klafterweite ein verhältnißmäßig kleiner Körper, bei dichtem, vollem Gefieder starkbeschwingte Flügel, und sodann gesunde, mit keinen Auswüchsen behaftete Füße. Die größtmöglichste Klafterweite der Flügel muß als das bedeutsamste Merkmal einer guten Brieftaube gelten, nicht allein weil dieselbe bei gleichem Körpergewicht vor anderen Tauben einen kräftigeren und rascheren Flug sichert, sondern auch weil die bedeutender entwickelte Innenfläche der Flügel sich für den Abdruck des Stempels und auch für die Anbringung der Depeschen besser eignet.**)

*) Wo giebt es denn wilde oder freilebende Brieftauben? Der Herr Major ist über die Art oder Rasse wol nicht recht im klaren. Eine Wildtaube kann er nicht gut meinen, wahrscheinlich hat er verwilderte Haustauben von edler Rasse, wie solche in sehr großen Städten nicht selten zu vielen Hunderten in den Dachräumen öffentlicher Gebäude hausen und wenn auch seltener in alten Mauern und Felsenwänden nisten, im Sinn.

**) Die Depeschen werden heutzutage niemals mehr unter den Flügeln angebracht. Näheres darüber bitte ich im letzten Abschnitte nachzulesen.

Das dichtere Gefieder schützt die Taube vor den Einflüssen übeler Witterung und verhilft ihr zu leichterem Fluge; die starkbeschwingten Flügel geben ihr mehr Widerstandsfähigkeit und bei gleicher Kraftanstrengung eine ungleich größere Schnelligkeit; eine Taube mit gesunden Füßen findet überall unschwer einen Sitz, während eine an den Füßen leidende erst einen bequemen Platz aussuchen und, wenn sie nicht sogleich in den Schlag schlüpfen kann, erst mehr oder minder weit davoneilen muß.

Die Farbe des Gefieders kommt, obwol erst in zweiter Reihe von Bedeutung, bei der Auswahl der Arten dennoch in Betracht (wir haben die dahingehenden Ansichten bereits S. 56 mitgetheilt)." —

In Deutschland berücksichtigen die Liebhaber vielmehr folgende Eigenthümlichkeiten. Zunächst eine aufrechte Haltung, langen Hals, breite Brust und lange Schwingen; sodann aber vor allem eine möglichst bedeutende Muskelkraft der Flügel, sodaß man dieselben nur mit Mühe vom Körper emporzuheben vermag. Blaue oder dunkelgefärbte Tauben überhaupt werden den weißen, gelben und anderen hellen entschieden vorgezogen, nicht allein weil man sie mit Recht für härter und ausdauernder erachtet, sondern auch weil sie bekanntlich den Raubvögeln nicht so leicht zur Beute fallen, als jene. Lebhaftes und ungeduldiges Benehmen im Reisekorbe wird als ein gutes — stilles,

gleichgiltiges Wesen, sowie große Zahmheit wird dagegen als ein schlechtes Zeichen für den Werth der Brieftaube erachtet. Blos vom Ansehen aber ist der Werth der Taube keinenfalls zu erkennen, denn selbst die, welche alle Merkmale eines guten Fliegers an sich tragen, täuschen zuweilen dennoch.*)

Die Angaben über die Fluggeschwindigkeit der besten Brieftauben sind schwankend und mit voller Sicherheit lassen sich dieselben auch nur im allgemeinen feststellen. Fürer meint, daß der Karrier in Hinsicht der Schnelligkeit der belgischen Brieftaube nachstehe, indem eine Stunde Flugzeit auf sechszehn Stunden Entfernung das höchste sei, was er erreichen kann. Die äußerste Schnelligkeit der belgischen Tauben ist dann sogar auf 20 bis 25 Meilen in der Stunde angegeben worden. Berücksichtigen wir, daß die Leistungsfähigkeit und damit die Geschwindigkeit jeder Taube einerseits ganz naturgemäß mit dem Verhältniß

*) Herr Hofmarschall Graf Dönhoff hat der Frau Prinzessin Karl von Preußen eine Brieftaube geschickt, die ermattet in den Belagerungswerken vor Paris zur Erde gefallen. Sie ist schwarz und weiß geschäckt und hat dunkele Augen. Daß diese Taube brauchbar und flugtüchtig gewesen, beweist die Thatsache, daß sie von Bordeaux aus mit Depeschen abgeschickt worden. — Die beiden Brieftauben, welche Prinz Friedrich Karl seiner Frau Mutter geschickt, waren reinweiß mit dunkeln Augen. Sie kamen in einem Ballon, welcher von Metz aus aufgelassen war und von deutschen Kriegern erbeutet wurde. Meyer.

der Entfernung sich ändern, bezüglich mit der größeren Weite der Flugstrecke ab- oder zunehmen und daß sie andrerseits doch auch davon abhängen muß, ob die Taube in einer ihr ganz fremden oder ihr schon bekannten Gegend fliegt, so finden wir es wol erklärlich, daß man ganz sichere Regeln für alle Fälle keineswegs aufzustellen vermag. Halten wir aber auch nur daran fest, daß die besten Brieftauben bei gutem Wetter durchschnittlich 7 bis 9 Meilen in der Stunde fliegen, so sind sie doch bereits schneller als die Kurirzüge, zumal Krümmungen und Stationenaufenthalt wegfallen. Bei ungünstiger Witterung, namentlich im Nebel, bei starkem, widrigem Winde, Schneegestöber u. s. w. kann selbst die tüchtigste Brieftaube nur etwa eine Meile in der Stunde zurücklegen. In Belgien erachtet man übrigens die Schnelligkeit von einem Kilometer in der Minute als die höchste Leistungsfähigkeit der besten Brieftaube.

Herr Ortlepp macht darauf aufmerksam, daß hier die belgischen Angaben nicht richtig sind. Denn die Meile hat etwa $7^1/_2$ Kilometer und die Taube würde also $7^1/_2$ Minuten für unsere deutsche Meile gebrauchen — während die besten Brieftauben in kaum 4 Minuten die Meile zurücklegen. Jener Irrthum beruht wol darin, daß man bei der Berechnung der Schnelligkeit die Entfernung des Taubenschlags vom Bureau, in welchem die Ankunft der Taube gemeldet

werden muß, mitgezählt und also für einen Kilometer derselben dem Fluge der Taube eine Minute gutgeschrieben hat.

In einer Entfernung von 15 bis 20 Meilen kommen unter günstigen Verhältnissen fast sämmtliche Brieftauben glücklich heim; allein in demselben Maße, in welchem die Weite zunimmt, verringert sich auch die Anzahl der zuverlässigen Boten. Als Verlust im allgemeinen schätzt man auf kurzen Flügen etwa zehn von einhundert Tauben und auf weiten Flugstrecken mindestens die Hälfte. Da man seit vielen Jahren bei großen Flügen in mehr oder weniger bedeutenden Entfernungen reiche Erfahrungen gemacht hat, so sind alle diese Verhältnisse ziemlich genau bekannt und als den besten Maßstab zur Beurtheilung will ich hier eine Reihe der Ergebnisse von Wett- und Einzelflügen zusammenstellen, welche die Vereine im Laufe der Zeit veröffentlicht haben.

Bei dem im Jahre 1868 am 16. Juli veranstalteten Wettfluge der Lütticher Gesellschaft St. Esprit in der verhältnißmäßig ungeheuren Entfernung von Rom nach Lüttich erreichten von 150 Tauben doch noch neun Köpfe die Heimat; am 3. August trafen die beiden ersten ein, während die drei letzten am 9. August anlangten.

Die Gesellschaft L'Hirondelle in Lüttich veranstaltete im Jahre 1872 einen Wettflug von Biarritz

aus, also in einer Entfernung von 135 Meilen. Am 20. Juli früh flogen 601 Tauben, von denen die erste am 21. Juli, Nachmittags um 2 Uhr, zurückkehrte. An demselben Tage kamen noch fünf und am nächsten 56 Tauben zurück.

Von Lyon nach Brüssel, also für eine Entfernung von 80 Meilen, brauchte die schnellste Taube zehn Stunden vierzehn Minuten.

Tegetmeyer sagt, daß zweijährige Lütticher Brieftauben von Bordeaux nach Lüttich oder Verviers in zwölf Stunden, von Tours Châtelleront nach Poitiers in acht Stunden fliegen und daß sie fähig sind, eine Entfernung von mehr als 500 (englischen) Meilen zurückzulegen.

Im Jahre 1829 wurden 19 Brieftauben aus Lüttich nach Leipzig gebracht und hier am 9. August früh um 6 Uhr freigelassen. Nachmittags um 4 Uhr waren sie bereits mit Ausnahme von einer, welche vielleicht einem Raubvogel zur Beute geworden, glücklich zurückgekommen und die große darauf eingegangene Wette war gewonnen.

Am 29. Juli 1839 wurde ein großes Wettfliegen mit den zwischen Orleans und Antwerpen eingeübten Tauben veranstaltet, von denen die erste, welche den Preis erhielt, die Entfernung von 56 Meilen in fünf Stunden 44 Minuten zurücklegte.

Der Verein für Geflügelzucht in Leipzig ließ bei Gelegenheit seiner Ausstellung im Jahre 1870 vom Thurm

der Pleißenburg mehrere Brieftauben aus Antwerpen fliegen, welche den 80 Meilen betragenden Heimweg in acht Stunden durcheilten.*)

Die Strecke von Hannover nach Köln durchflogen 75 Tauben trotz Regen und Sturm in nur fünf Stunden. Die Taube, welche beim Wettflug der Gesellschaft Le Pelican in Lüttich von Agen aus den ersten Preis gewann, hat $1322,_{25}$ Meter in der Minute zurückgelegt. Die Taube von Gent, welche beim Wettfluge von Morcense siegte, hat $813,_{75}$ Meter in der Minute durchflogen, während die Antwerpener Taube, welche einen weiteren Weg und daher mehr geeilt hatte, $815,_{23}$ Meter erreichte.

Am 24. Mai 1875 wurden zu Moulins zehn Brieftauben aufgelassen, welche der viel erwähnte Mr. Cassier abgerichtet und die sich bereits bei der Belagerung von Paris bewährt hatten. Sieben von diesen Tauben legten diese Strecke, auf welcher sie erst seit dem 1. Mai eingeübt worden und die mehr als 300 Kilometer beträgt, in kaum drei Stun-

*) Die Richtigkeit dieser in mehreren Zeitungen veröffentlichten Angabe wird von mehreren meiner Herren Mitarbeiter stark bezweifelt und ich habe Näheres und Zuverlässiges über dieselbe nicht ermitteln können, indem der damalige Leipziger Geflügelzüchter-Verein sich bekanntlich aufgelöst hat und die Herren Mitglieder des jetzigen, an welche ich mich mit der Bitte um Auskunft gewandt, solche nicht zu geben vermögen. Ich bitte die Leser daher, diese Mittheilung nur als beiläufig gegeben anzusehen. Der Verf.

den zurück. Die durchschnittliche Schnelligkeit der besten Tauben, sagt der Berichterstatter, beträgt 1000 bis 1200 Meter in der Minute (bei sehr weiten Entfernungen) und ausnahmsweise in ganz kurzen Strecken von 15 bis 20 Kilometern hat sich diese Geschwindigkeit einige Mal bis zu 2000 Meter gesteigert. Aber wir glauben, daß die Leistung von 1750 Meter, welche Mr. Cassier's Tauben bei einer Flugstrecke von 300 Kilometer erreicht haben, das höchste ist, was bis heutigen Tages gezeigt worden.

In einer spanischen Zeitung vom Februar 1875 war folgende Mittheilung enthalten: Ein gewisser Fobra, welcher dem jungen Könige Alfons vorausgeeilt war, hat auf offener See, 150 Meilen von der Küste entfernt, zwölf Brieftauben belgischer Abstammung in Freiheit gesetzt, welche in 45 Minuten die bevorstehende Ausschiffung in Barcelona meldeten. Hierbei, fügen die Dresdener „Blätter für Geflügelzucht" mit Recht hinzu, ist übrigens eine kleine spanische Aufschneiderei mit untergelaufen; denn, obwol die Ankunft der Tauben ihre Richtigkeit hat, so ist doch das Durcheilen einer Strecke von 10 Meilen während eines Fluges von 45 Minuten die höchstmögliche Leistung einer Taube.

In der Entfernung von mehr als 100 Meilen ist auf eine sichere Rückkehr nicht zu zählen. Immerhin sind die Ergebnisse der weitesten Taubenwettflüge als

erstaunliche Leistungen zu erachten. Eigenthümlich auf den ersten Blick und doch ganz naturgemäß begründet erscheint es, daß die Schnelligkeit des Fluges mit der Entfernung immer zunimmt, daß also die Taube immer mehr eilt, die Heimat zu erreichen. Hierin liegt aber auch die große Gefahr, welcher man werthvolle Tauben aussetzt, wenn man sie allzuweite Flugentfernungen zurücklegen läßt. Die Antwerpener Vereine wählen für ihre Konkurse gewöhnlich nur eine Weite von höchstens 200 Stunden, so daß die Tauben immer noch an demselben Tage zurückkehren können. Bei überweiten Entfernungen hat es sich stets gezeigt, daß gerade die besten und zuverlässigsten Brieftauben ausbleiben und so zugrunde gehen.

La Perre de Roo zieht auch die Flughöhe in besondere Berücksichtigung. Ich habe, sagt er, hierüber die Ansichten der auf diesem Gebiete bewährtesten Kenner eingezogen und mich namentlich an die Herren A. Brunin, Chef-Redakteur der Zeitschrift „L'Epervier“ in Brüssel, Ed. Cassier, Präsident der Gesellschaft „L'Espérance“ in Paris, Georges d'Hanis, Mitglied der Gesellschaft „Pomme de Grenade“, älteste und wichtigste Taubenliebhaber-Gesellschaft von Antwerpen, und Georges Gits*), erster Sekretär der vereinigten Gesellschaften von Ant-

*) Die Tauben dieses letztern Herrn erringen immer die meisten Preise. K. R.

werpen, gewendet. Aus den Mittheilungen, welche diese Herren mir freundlichst gemacht, sowie nach den Berichten von Augenzeugen, die in Paris den Rückflug belgischer Tauben beobachtet haben, ergiebt sich nicht allein die bekannte Thatsache, daß die Brieftaube gleich allen Wandervögeln jedesmal die Luftschicht und -Strömung wählt, die ihrem Fluge am günstigsten ist, so daß sie also je nach dem Winde und der Lufttemperatur sich mehr oder weniger hoch erhebt, sondern auch, daß sie im Sommer bei hellem, unbewölktem Himmel zu einer Höhe von 800 bis 1000 Meter aufsteigt und in derselben während ihres ganzen Fluges verbleibt; daß sie dagegen bei nebeligem und regnerischem Wetter oder bei wolkenschwer überzogenem Himmel kaum 400 bis 500 Meter, ja zuweilen nicht einmal zu 200 bis 250 Meter Höhe aufsteigt, besonders wenn starker Nordwind weht.

Worin liegt die Befähigung der Brieftaube?

Schon oft ist die Frage aufgeworfen, worin denn die Fähigkeit der Taube, ihren Weg heimwärts zu finden, und damit also ihr Werth als Brieftaube beruhe? Fern liegt mir die Absicht, mich in den Streit einzulassen, ob dies der Instinkt und was dieser denn überhaupt eigentlich sei. Ich will vielmehr ganz ein-

fach mit Thatsachen sprechen, die einem Wunderglauben, in welchem die Annahme vom Instinkt doch immerhin allein nur wurzeln kann, schnurstracks entgegenstehen.

Der Trieb, welcher die Taube, bekanntlich nicht hin und her, sondern nur aus der Entfernung, in welche sie wider ihren Willen gebracht worden, zurück nach dem heimischen Schlage führt, ist nichts anderes, als die Heimatsliebe, die wir ja in mehr oder minder lebhaften Aeußerungen bei zahlreichen Thierarten finden und die gerade bei der Taube vorzugsweise stark ausgeprägt sich zeigt. So recht bezeichnend schildert sie Lenzen in dieser Eigenthümlichkeit: Es giebt wol kaum ein lebendes Geschöpf, welches so wenig wählerisch in seiner Wohnung ist, als die Haustaube, ein Thurm, ein Kirchengewölbe, ein Speicher, die Oeffnung in einer Mauer, ein hohles Dachgesimse, das Dreieck über einem Speicherfenster, eine Ecke auf dem Heuboden, ein Kasten an einer Mauer, eine zur ebenen Erde gelegene Küche, ja ein Winkel in dem Wohnzimmer, alles wählt sie als Daheim oder läßt es sich als solches anweisen, fühlt sich dort bald behaglich und wohl und weiß den ihr theuer gewordenen, heimatlichen Heerd mit der größten Zähigkeit zu behaupten und unverdrossen, selbst muthig gegen alle Hindernisse kämpfend, wieder zu erringen. Es ist ungemein wohlthuend, wenn man der Taube zuschaut, wie sie, aus

dem ihr zur Heimat gewordenen Aufenthaltsorte ausgewiesen, auch wenn es der armseligste Winkel ist, alle ihr zu Gebote stehende Kraft anwendet, um die liebgewonnene Stätte wieder einzunehmen. Selbst die Taubenrassen, welche sich nicht als Briefboten benutzen lassen oder doch nicht in bemerkenswerther Weise dazu verwendet werden, sind nur sehr schwierig von ihrer Heimstätte fort an einen andern Ort zu gewöhnen. Sie müssen oft monatelang eingesperrt werden und an ein sicheres Bleiben ist nicht eher zu denken, als bis sie an dem neuen Orte genistet haben. Die eigentlichen Brieftauben aber betrachten sich auch dann noch nicht als eingebürgert; man hat vielmehr Beispiele, daß sie noch nach zwei Jahren und darüber, sobald sie freigelassen wurden, den Weg nach der Heimat zurücklegen.*) Und hier im Schlage hat bekanntlich nicht allein das Pärchen sein bestimmtes Nest, sondern auch jede einzelne Taube hat ihren ganz bestimmten Sitzplatz. Jenes wie diesen hält sie Jahr aus und ein als ihr Eigenthum fest und vertheidigt sie im wüthendsten Kampfe gegen jeden Eindringling. Wenn eine Taube zurückkehrt, gleichviel ob nur von der Reise oder aus langer Gefangenschaft, so ist ihr

---

*) In manchen Fällen kann man sie jahrelang einsperren und sie bleiben doch nicht — in anderen dürfen sie an demselben Tage aus dem Schlage entkommen, er gefällt ihnen und sie bleiben. R. Ortlepp.

erster Flug in dem Schlage sofort nach dem alten Sitzplatz und Neste. Dazu kommt dann das Vermögen, während des Fluges in der Gegend sich so genau zu orientiren, daß sie auch aus der weitesten Entfernung irgend welche bekannten Punkte zu entdecken vermag, welche ihren Heimflug leiten. Hochinteressant ist die Beobachtung der Art und Weise, in welcher losgelassene Brieftauben die Richtung ihres Heimweges aus einer ihnen fremden Gegend aufzufinden wissen. Empor, in beträchtliche Höhe schwingen sie sich und hier kreisen sie in immer größer sich ausdehnenden Bogen, bis sie endlich, vermöge ihres scharfen Gesichts, in viel Meilen weiter Entfernung irgend einen bekannten Gegenstand, also vielleicht eine Bergspitze, einen Wald, einen Thurm oder dergleichen entdecken, den sie kennen und auf den sie dann in gerader Richtung lossteuern. Wenn die Tauben dagegen von einem Orte auffliegen, welcher ihnen durch mehrere oder auch nur durch einen frühern Flug bereits im Gedächtniß ist, so erheben sie sich ebenfalls bis zu einer gewissen — wie vorhin erwähnt, von Witterungseinflüssen abhängigen — Höhe empor und wenden sich dann, ohne vorher zu kreisen, sogleich nach der Himmelsrichtung, in welcher ihre Heimat sich befindet.*)

*) Ich habe oft bemerkt, daß die Tauben vom Korbe aus sogleich die gerade Richtung nach ihrer Heimat einschlagen und zwar im sehr niedrigen Fluge. So flogen z. B. die rheinischen

Wiederum aber, wenn das Wetter ungünstig, also Nebel, dichter Regen oder gar Schnee vorhanden ist, so zeigen die Tauben eine ähnliche Unsicherheit, als bei einem Fluge aus ganz unbekannter Gegend her. Sie kreisen auch dann und schlagen erst nach geraumer Frist eine bestimmte Richtung ein. Auch wird dann die Rückkehr so gefährdet, daß nicht selten die tüchtigsten Flieger ausbleiben.

In sehr großer Höhe aus einem Luftballon losgelassene Tauben stürzen sich in gerader Richtung pfeilschnell hinab und beginnen ebenso zu kreisen, sobald

---

Tauben, welche im Jahre 1874 während der internationalen landwirthschaftlichen Ausstellung in Bremen aufgelassen worden, während die Zuschauer den Oeffnungen der Körbe gegenüber standen, dicht über die Köpfe derselben hinweg, sodaß man kaum Zeit genug hatte, sich umzudrehen, um sie noch einmal sehen zu können. Von einer vorherigen Orientirung der Tauben konnte hier keine Rede sein; entweder haben sie sich nach dem Stande der Körbe gerichtet, oder sie sind zuerst eine Strecke geradeaus geflogen und haben dann in der bekannten Weise Umschau gehalten, um sich zurecht zu finden. Letzteres ist am wahrscheinlichsten.

In zweckmäßiger Weise stellt man gewöhnlich die Reisekörbe zum Auflassen der Tauben so auf, daß die Oeffnung nach der Gegend des Reiseziels hinweist. Dies mag den Tauben schon von vornherein einen Anhalt für die einzuschlagende Richtung bieten. Versuchsweise habe ich jedoch die Körbe auch in der entgegengesetzten Richtung aufgestellt und bei alten Tauben ist es mir dann vorgekommen, daß dieselben sofort eine Schwenkung machten, nach der Himmelsgegend des richtigen Weges zu.

R. Ortlepp.

sie soweit herabgekommen sind, daß sie die Gegenstände unterscheiden können.

Selbstverständlich erscheint es, daß diese Begabung einerseits von der Schärfe der Sinne abhängt und daß sie andrerseits nicht allein bei den verschiedenen Taubenrassen — wie bei allen Vogelarten überhaupt — sondern auch noch bei den einzelnen Exemplaren ein und derselben Rasse je nach der individuellen Begabung außerordentlich verschiedenartig sich äußert. Und dadurch erklärt es sich auch von vornherein, daß die Tauben mancher Rassen ungleich besser zur Abrichtung als Brieftauben sich eignen als andere und daß wiederum selbst unter den als Brieftauben am höchsten geschätzten Arten manche Exemplare, die den vollen Typus der reinsten Rasse zeigen, dennoch hinter einzelnen Tauben aus minder befähigten Arten weit zurückbleiben.

Felix Rodenbach, einer der berühmtesten, belgischen Brieftaubenkenner und Züchter, hat folgende Beobachtungen inbetreff der Fähigkeiten der Tauben gemacht. Eine blinde, d. h. absichtlich für diesen Zweck geblendete Taube in einer Entfernung von zwölf Minuten von ihrem Schlage losgelassen, konnte den Heimweg nicht finden. Versuche bei Schnee oder dichtem Nebel angestellt, zeigten ein ähnliches Ergebniß, denn die besten Tauben kamen nur langsam, zuweilen auch garnicht zurück. Von fünf alten, geübten Tauben,

welche in dunkler Nacht bei Nordwind nur ein Kilometer von ihrem Schlage losgelassen worden, kehrte keine in derselben Nacht zurück, vier am folgenden Morgen, die fünfte überhaupt nicht. Vier bei hellem Mondschein dreimal, erst 500 Meter, dann ein und darauf zwei Kilometer weit von ihrem Schlage losgelassene Tauben kamen alle leicht und schnell zurück, das erste Mal freilich setzten sie sich auf das Dach und weilten dort bis zum Morgen, weil bei ihrer Rückkehr das Mondlicht nicht auf den Anflug fiel.

Dies Alles beweist, daß das Auge die größte Hauptrolle in der Begabung der Taube spielt.

Die Brieftaube ist ferner mit einem so guten Gedächtniß ausgestattet, daß sie nicht selten selbst nach vier oder fünf Jahren der Abwesenheit ihr Land, ihre Stadt, ihr Dorf und ihren Nistplatz wiederfindet. Häufig läßt sie sich bei weiten, wiederholten Flügen genau an demselben Platz und jedesmal zu ganz bestimmter Zeit nieder. Eine Taube, die nach Abwesenheit von vier Jahren zu ihrem alten Herrn zurückkehrte, flog sogleich wieder auf seinen Arm, da sie daran gewöhnt gewesen, aus seiner Hand zu fressen. Die Tauben des St. Markusplatzes in Venedig strömen von allen Seiten dorthin, sobald die Glocke zwei schlägt, die Zeit ihrer Fütterung nämlich.

Herr Rodenbach erzählt noch ein rührendes Beispiel der Anhänglichkeit einer flügellahmen

Taube an ihre Heimat, welche in mühseliger Weise die Entfernung von drei Kilometer zurückgelegt hatte — und dann ruft er aus: die Dressur, eine Kunst, beinahe eine Wissenschaft, dient dazu, alle diese Fähigkeiten der Taube weiter auszubilden und sie muß daher auch wissenschaftlich, rationell betrieben werden. Wir stimmen ihm darin aus voller Ueberzeugung zu.

Verpflegung und Zucht.

Wie bei allen übrigen Vögeln und bei allen Hausthieren überhaupt, sind auch der Brieftaube gegenüber einige Bedingungen des Wohlseins und Gedeihens niemals außer Acht zu lassen und zwar: Reinlichkeit, bestes, unverdorbenes und passendes Futter, reines und frisches Trinkwasser, trockner und saubrer Sand, Kalk, Salz. Im Gegensatz dazu müssen die schädlichen Einflüsse: schlechtes oder mangelhaftes Futter, Schmutz, Naßkälte, Zugluft oder schlechte Luft sorgsam vermieden werden. Nicht unbeachtet lassen darf man sodann, daß jede Taube gegen Düfte sehr empfindlich ist, daß sie vielmehr übele Gerüche nicht ertragen kann. Im Gegentheil liebt jede Taube leidenschaftlich angenehme Gerüche, insbesondere den des Anisöls.

Das Taubenhaus erfordert eine Anlage, welche trotz der erwähnten Anspruchslosigkeit dieser Vögel,

doch ihren naturgemäßen Neigungen und Eigenthümlichkeiten durchaus entsprechen muß. Die Lage des Ausflugs sei nach der Morgen- und wenn möglich zugleich nach der Mittagsseite gerichtet. In einem gegen Westen oder Norden gelegenen Schlage werden die Tauben kaum eines guten Gedeihens sich erfreuen. Ob der Schlag als ein besondres Häuschen auf einer Säule steht, ob er im Giebel eines Wohnhauses oder eines andern Gebäudes sich befindet oder ob sonst eine passende Räumlichkeit für ihn benutzt wird, das Alles ist Nebensache; er kann auch über einem Pferde- und Kuhstalle oder einem Hühnerhause stehen, nur hüte man sich, ihn oberhalb der Dreschtenne einzurichten, weil die Tauben während des Nistens das klopfende Geräusch und die Erschütterung, welche durch die Flegel hervorgebracht werden, nur schwierig ertragen. Selbstverständlich darf man den Taubenschlag nicht — wie es auf Dörfern wol geschieht — auf einem Gänse- oder Schweinestalle, einer Dunggrube oder gar einem Abort anbringen.*)

In Belgien rechnet man einen Kubikmeter Raum für zwei Paar Tauben. Nach dieser Regel im allgemeinen wolle man sich immer richten, bei wenigen

*) Ich habe jedoch schon einen Taubenschlag über dem letztern gesehen, in welchem die Tauben, obwol sie niemals herausgelassen wurden, doch recht gutes Gedeihen zeigten und viele Junge aufbrachten. Köhne.

Pärchen aber immerhin etwas mehr Raum geben, während bei sehr reicher Bevölkerung des Schlages immerhin eine gewisse Einschränkung stattfinden darf, doch so, daß die Tauben sich keinenfalls beengt fühlen, in welchem Falle sie einander um so ärger befehden.*)

Gips und Holz, sagt La Perre de Roo mit Recht, müssen in einem starkbevölkerten Taubenhause soviel als irgend möglich vermieden werden, weil beide in ihren Spalten und Ritzen das Gedeihen des Ungeziefers nur zu sehr begünstigen. Ein regelrecht eingerichteter Taubenschlag muß einen glatten Fußboden von Zement haben und mit demselben Material müssen auch die Wände geglättet und ausgestrichen sein, gleichviel ob das Gebäude aus Mauerwerk oder aus hölzernem, innen verschaltem Fachwerk bestehe. Naturgemäße Pflege erfordert, daß der Fußboden etwa einen Zoll (2,6 cm.) hoch mit trockenem, weder zu staubigem noch zu scharfem Sande überdeckt werde. Von demselben harkt man an jedem Morgen allen Unrat vermittelst einer feinen Drahtharke sorgsam fort, streut etwas reinen Sand mit zerfallenem Kalk vermischt über und erneuert, je nach der Kopfzahl der Bevölkerung, die ganze Sandlage alle ein bis zwei Wochen.

---

*) Nach meinen Erfahrungen vertragen sich die Tauben besser, wenn sie eng beisammen sitzen, als wenn sie vielen Raum haben. Im letztern Falle sucht jedes Paar eine immer größere Fläche einzunehmen. Meyer.

Längs der Wände befinden sich die Niſtzellen, welche eine Größe von 60 bis 70 cm. Länge, 35 bis 40 cm. Tiefe und 35 bis 40 cm. Höhe haben.*) Die Einrichtung solcher Neſterzellen iſt ja im allgemeinen bekannt. Wo dieselben in einem großen, ſpindartigen Gerüſt beſtehen, können ſie an der Rückſeite wandlos ſein, vorausgeſetzt aber, daß die Wand des Taubenſchlages, welche ihren Rücken bildet, durch ſorgfältige, glatte Zementirung von allen Ritzen und Spalten befreit ſei. Während man früher die vordere Seite der Neſtzelle ganz offen ließ oder nur durch eine Leiſte die Jungen vor dem Herabfallen zu ſichern ſuchte, hält man es gegenwärtig für vortheilhafter, eine bis auf ein ausreichendes Flugloch ſchließende Vorderwand anzubringen. Dies geſchieht einerſeits, weil die brütende Taube und ſpäterhin die heranwachſenden Jungen in dem halbdunkeln Raume ruhiger und behaglicher daſitzen und andrerſeits weil die erſtere dann auch das Eindringen einer fremden Taube beſſer abwehren kann. Man bringe die Niſtzellen nicht mehr als drei bis

*) Die Größe der Neſter wird am zweckmäßigſten je nach der Größe der Tauben gewählt. Ein egyptiſches Mövchen braucht nicht ein ſo großes Neſt, als eine Römertaube. Deshalb ſoll man bei der Züchtung verſchiedenartiger Raſſen beiſammen lieber etwas größere als zu kleine Neſter wählen, denn auch die kleineren Tauben benutzen mit Vorliebe die größeren Neſter. — Uebrigens erachte ich die Gipsneſter als ſehr brauchbar; ich habe faſt nur ſolche für meine Tauben. R. Ortlepp.

höchstens vier Stockwerke hoch übereinander an, da sich sonst die Tauben leicht verfliegen, sodaß eine arge Beißerei entsteht.

Das Nest bestehe in einer flachen Schale. Neuerdings hat man solche aus Sandstein, Töpferthon, aus der sogenannten Biskuitmasse oder auch gleich aus dem Zement, welcher zur Sicherung des Taubenschlages gegen das Ungeziefer dient, hergestellt. Bei Beachtung der weiterhin zur Vertilgung der Milben und dergleichen angegebenen Vorsichtsmaßregeln darf man aber auch getrost hölzerne Nistgestelle benutzen. In diesem Falle bedarf es kaum noch besonderer Nesterschalen, und diese Einrichtung ist wol in den deutschen Taubenschlägen bisher die Regel. Weniger rathsam halte auch ich den Gebrauch der Gipsnester, welche höchstens für die kostbarsten Taubenrassen, wie chinesische und egyptische Mövchen u. a., die man auf das sorgsamste überwachen kann, benutzt werden sollten. Die Nester, beziehentlich Nesterschalen, müssen einen Raum von etwa 20 bis 25 cm. im Durchmesser bei 5 cm. Höhe haben.*) Es ist übrigens nothwendig, auch in die Gipsnester, die natürlich nach der Mitte hin vertieft sein müssen, etwas Stroh zu legen, da die Jungen andernfalls auf dem glatten Boden nicht selten ohne sichern Stützpunkt für ihre Füße sind, daher mit dem einen Fuß

*) Siehe Anmerkung Seite 78.

abgleiten, so daß derselbe langgestreckt daliegt und schließlich abstehend, steif und unbrauchbar wird. In jeder Nestzelle sollten sich immer zwei Nester befinden und wenn keine besonderen Nestschalen vorhanden sind, so wird die Zelle durch eine sehr hohe Leiste oder besser durch eine Wand getheilt. Diese Doppelnester sind deshalb nothwendig, weil die Taube bereits wieder zu legen beginnt, während der Täuber die noch nicht völlig flüggen Jungen der vorherigen Brut weiter füttert. Und da auch die Täubin noch mit füttert, bis sie wiederum kleine Jungen hat, so müssen die beiden Nester für jedes Paar möglichst nahe bei einander, am besten in einer Zelle beisammen sich befinden. Doch ist es besser, sagt Köhne, wenn jedes Nest seinen besondern Eingang von vorn hat, weil sich sonst die bald erwachsenen Jungen zu der brütenden Mutter hineindrängen, förmlich mitbrüten, schließlich aber die Eier in den meisten Fällen verderben.

Das Flugloch, welches einen Umfang von etwa 15 cm. Breite und 20 cm. Höhe haben muß, darf nicht unmittelbar auf den Boden der Nistzelle münden, sondern es muß ungefähr 15 cm. höher angebracht sein und ein Anflugbrett zum Aufsitzen der Tauben von etwa 20 cm. Länge nach außen und 10 cm. Länge nach innen haben. Auch kann dies eine ebenso lange, ungefähr 5,2 cm. dicke, nicht zu glatt gehobelte Stange oder Latte sein. Das Einflugloch muß durch einen

Schieber von außen verschließbar sein und die ganze Vorderwand oder besser nur ein Theil derselben bildet eine große Thür, für den Zweck der Reinigung der Zelle oder zur Fütterung, wenn man in dieselbe Tauben zur Parung u. s. w. einsperren will.

Uebrigens liebt die Taube, wie jeder Vogel in der Gefangenschaft, hohe, luftige Räume, und die Schläge für Rassetauben bei großartiger Züchtung sind auch gewöhnlich in der Weise eingerichtet, daß hierauf Bedacht genommen worden. Um den Raum nicht zu beengen, bringt man sogar die Nesterzellen in Wandnischen an. Die nur zur Zucht bestimmten Brieftauben brauchen nicht in den weiterhin beschriebenen, eigentlichen Brieftauben-Schlägen gehalten zu werden, sondern vielmehr in solchen, wie man sie für seine Rassetauben im allgemeinen hat. Ein hoher, geräumiger und luftiger Taubenschlag dient wesentlich zur Erhaltung der Gesundheit und zum Wohlgedeihen der Tauben. Auch nisten die meisten dieser Vögel ungleich lieber in den höchsten als in den niedriger stehenden Nestern. Dabei tritt dann freilich häufig der Uebelstand ein, daß die noch keineswegs völlig flügge gewordenen, oft erst halb befiederten Jungen das Nest verlassen, von oben herabfallen und, am Boden herumlaufend, theils von fremden Tauben verfolgt und gebissen, theils von ihren Alten vernachlässigt, elend verkümmern. Dies wird am besten dadurch verhindert, daß die Nistzelle, wie vorhin

6*

angegeben, vorn verschlossen und daß das Einschlüpfloch hoch genug befindlich ist, um sie von dem zu frühen Nestverlassen abzuhalten.

Die Sitzstangen des Taubenschlages werden dem Ausfluge und den Fenstern gegenüber, längslaufend so angebracht, daß sie treppenförmig in etwa halbmetergroßen Zwischenräumen und etwa in Manneshöhe durch den ganzen Taubenschlag gehen, aber so, daß sie nicht den Schlag für den Besitzer oder Fütterer zu sehr beengen. Sie müssen mindestens 3—5 cm. und nicht über 6 cm. im Durchmesser haben und rund, aber keinenfalls ganz glatt gehobelt sein. Man wolle nicht die Vorsorge versäumen, die Stangen so anzubringen, daß sie nicht zu dicht an der Wand stehen, in welchem Falle sich die Tauben die Schwänze abstoßen, ferner nicht so, daß eine Taube die andre beschmutzen kann. Sodann werden auf den Stangen in Zwischenräumen von je 30—45 cm. Scheidewände, d. h. Brettchen von 15—20 cm. Höhe und 10 cm. Breite so aufgenagelt, daß die Stangen durch dieselben gehen und diese von den Brettern eben in lauter 45 cm. weite Abtheilungen oder Sitzplätze geschieden werden. Läßt man diese Vorsicht unbeachtet, so befehden die Täuber und oft genug auch die Täubinnen einander fortwährend mit Schnabel- und Flügelhieben nur zu eifrig und gefährden dadurch, daß sie sich die Flügel zerhauen und die Schwingen beschädigen, nicht selten ihre Flugkraft.

Alle Nistvorrichtungen, Zellen, Nester, sowie die Sitzstangen u. drgl. müssen durchaus sicher befestigt sein, sodaß sie nicht wanken oder rücken können. Die Nester müssen jedoch mit Leichtigkeit herauszunehmen sein, damit man nicht nöthig hat, die Jungen anzufassen, wenn man sie besichtigen will.

Neuerdings begnügt man sich nicht damit, nur eine Ausflugsöffnung an der Morgenseite anzulegen, sondern man richtet wenn irgend möglich immer deren zwei, die andre noch an der Mittagsseite ein. Bei heftigem Winde muß aber der eine Ausflug geschlossen werden, damit nicht von dem einen zum andern durch den Schlag ein mehr oder minder starker Luftzug entsteht. In früherer Zeit war der Ausflug des Taubenhauses gewöhnlich ganz einfach mit einem Fallthürchen ausgestattet, welches vermittelst einer Schnur, die durch den Schlag und die Thür desselben nach außen lief, aufgezogen und herabgelassen wurde. Die Fallthür war aber den Witterungseinflüssen zu sehr ausgesetzt; innerhalb der Falzleisten angequollen, blieb sie hängen und dann war sie weder zum Einfangen der Tauben, noch zum Schutz des Schlages bei Nacht gegen Marder und andres Raubgesindel tauglich. Schon besser war der Fangkorb, in einigen Gegenden auch Haukorb genannt, welcher unterhalb des Flugbretts hing und hurtig emporgezogen wurde, sobald die Taube auf das letztere sich

setzte.*) Die belgischen Brieftaubenzüchter haben aber mehrere derartige Einrichtungen hergestellt, wie den ‚Schnapper‘, die ‚Falle‘, die ‚Klappe‘ u. a., welche ich in dem Abschnitt „Die Hülfsmittel der Brieftaubenpost“ sämmtlich beschreiben werde.

Bei der Neueinrichtung eines Taubenhauses wird, nachdem der Fußboden, die Decke und alle Wände gleichermaßen mit Zement ausgestrichen, sauber geglättet und alle Ritzen durchaus verstopft sind, der ganze innere Raum sorgfältig mit Kalkmilch übertüncht. Wählt man ein Holzgestell für die Nesterzellen, so muß dasselbe aus glattgehobelten Brettern so aneinander gefügt sein, daß alle Spalten ebenfalls möglichst dicht schließen und wo dies nicht zu erzielen ist, müssen dieselben ebenso mit Zement oder Glaserkitt ausgestrichen werden. Dennoch stäubt man sowol in die Holz- als auch in die Steinnester reichlich bestes, persisches Insektenpulver. Dieser wohlthätige Stoff ist den Tauben weder schädlich noch widerwärtig.

Zum Bau der Nester giebt man ganz dünne, etwa fußlange Strohhalme, aber nicht harte, und daher besser von Gersten-, als von Roggenstroh.**) Nach dem Ausfliegen jeder Brut wird das alte Nest entfernt und

*) In Braunschweig, Magdeburg, Halberstadt ist der Haukorb allgemein im Gebrauch. R. Ortlepp.

**) Manche Züchter geben auch dünne, weiche Birkenreiser u. drgl.

jeder Unrat herausgekratzt, dann wäscht man die Zelle mit heißem Wasser aus, trocknet sie vermittelst eines Tuches sorgfältig und stäubt sie wieder mit Insektenpulver aus. La Perre de Roo empfiehlt, auf den Boden des Nestes gelöschten Kalk auszubreiten und mit Kalkmilch das Nest auszuweißen oder mit trockner Asche zu bestreuen. Dies ist auch bei den Taubenzüchtern in Deutschland längst Brauch und, wenn man keinen guten Flußsand erhalten kann, so wird der Kalk zugleich zum Ausstreuen auf den Fußboden des Taubenschlags benutzt. Man bereitet ihn für diese Zwecke in folgender Weise zu: Eine starke Holzkiste mit gebranntem, ungelöschtem Kalk gefüllt, wird an einem passenden Ort gestellt und nachdem man den Inhalt vermittelst einer Gießkanne einige Male leicht mit Wasser besprengt hat, sodaß dasselbe eben einzieht, läßt man ihn so lange stehen, bis alle harten Stücke mürbe geworden und in Staub zerfallen. In diesem Zustande ist er für die Tauben durchaus unschädlich und dagegen sehr nützlich.

Zweimal im Jahre, im zeitigen Frühling und im Spätherbst muß der ganze Schlag gründlich gereinigt werden.*) Man bringt die Tauben in einen andern

*) Es ist auch ausreichend, wenn die große, gründliche Reinigung des Taubenschlags nur einmal alljährlich vorgenommen wird. Durch häufiges und reichliches Einstreuen des besten Insektenpulvers können die Tauben unschwer von allem Ungeziefer rein gehalten werden. Meyer.

Raum, hebt die Sitzstangen heraus, brüht und scheuert sie, reinigt die Nistzellen und Nester auf das sauberste, kehrt den ganzen Schmutz hinaus und scheuert den Fußboden mit heißem Wasser nebst Zusatz von Soda. Nachdem durch Zugluft, d. h. durch Oeffnen der Fenster und Thüren, der Raum wieder gut ausgetrocknet ist, stäubt man die Nistzellen und alle Ecken und Winkel tüchtig mit Insektenpulver aus, überstreut den Fußboden wieder mit frischem, trocknem Sande nebst etwas zerfallenem, also gelöschtem Kalk und läßt endlich die Bevölkerung wieder hinein.

Trotz der aufmerksamsten Wartung wird man es doch nicht immer vermeiden können, daß Ungeziefer eingeschleppt wird. Am schädlichsten sind erstens die Wanzen und zweitens die Milben oder Taubenläuse und die Befehdung beider ist eine übereinstimmende. Sobald aber Junge vorhanden und einige Tage alt sind, untersuche man sie sorgfältig, denn das Ungeziefer richtet zuweilen arge Verheerungen an ihren Augen, Ohren u. drgl. an. Allwöchentlich wenigstens einmal, besser noch öfter, kratze man ihren Unrat vom Neste ab, denn derselbe befördert nicht allein die Vermehrung des Ungeziefers, sondern seine Feuchtigkeit erzeugt auch leicht Krankheiten der jungen Tauben. Ist bereits Ungeziefer vorhanden, so darf man die Jungen ohne Bedenken in folgender Weise behandeln. Man hebt sie vorsichtig aus dem Nest und setzt sie auf

ein Tuch. Inzwischen nimmt man das ganze Nistmaterial heraus, kratzt die Nestmulde tüchtig aus, bestreicht sie vermittelst eines breiten Pinsels mit verdünntem Glycerin (1 Theil Gl. und 20 Thl. Wasser) und stäubt darüber recht tüchtig Insektenpulver. Darauf legt man wieder Reiser u. drgl. und setzt die Jungen hinein. Einfacher und daher noch besser ist es, wenn man die Nestmulde blos mit einer bereits gereinigten und zu diesem Zwecke bereit gehaltenen vertauscht. Ueberhaupt ist das Wechseln des Nestes in allen solchen Fällen am besten. Selbstverständlich muß aber jede derartige Reinigung so rasch als möglich ausgeführt werden, damit die jungen Tauben während derselben nicht leiden.

Es bedarf wol keines weitern Hinweises darauf, daß man alle diese Maßnahmen desto sorgsamer auszuführen hat, je kostbarer die Tauben sind und um so größern Werth man also auf ihr Wohlgedeihen legt. Die Versorgung gewöhnlicher, werthloser Tauben verlohnt sich natürlich keiner großen Mühe; je tüchtiger und bezüglich werthvoller aber die Brieftaube ist, um so weniger wird man sich Zeit und Mühe verdrießen lassen. Auch La Perre de Roo schlägt vor, daß man sowol die Nestzellen, insofern dieselben aus Stein bestehen und herauszuheben sind, als auch die Nester, Sitzstangen u. drgl. in doppelter Anzahl vorräthig halte, um eine schnellere Reinigung, also geringere Ver-

scheuchung und Beängstigung der Tauben zu erzielen. Alle diese Vorrichtungen müssen dann aber einander so ähnlich sein, daß die Tauben den Austausch derselben garnicht merken. Ein noch ungleich größres Gewicht lege ich darauf, daß man seine Brieftauben — von vornherein deshalb, weil es eben Brieftauben sind — so gewöhne, daß man nicht allein in einem täglichen, immerwährenden Verkehr mit ihnen stehe, sondern daß sie auch gutwillig Alles dulden, was man mit ihnen und ihren Jungen vorzunehmen für nöthig hält. Nur zu einer Frist (ich hebe es noch einmal hervor) lasse man sie wennmöglich ganz ungestört, während des Brütens nämlich. Allbekannt ist es wol, daß man es vermeiden muß, die heranwachsenden, bald flüggen Jungen anzufassen, wenn es nicht durchaus nothwendig ist, weil sie sonst trotz aller Vorsichtsmaßregeln und trotz zweckmäßigster Einrichtung des Nestes, nur zu leicht aus demselben schlüpfen, auch nicht darin bleiben, wenn man sie wieder hineinsetzt, sondern, wie schon früher erörtert, elend zugrunde gehen.

Ueber die zuträglichsten Futtersämereien sind die Meinungen getheilt. Nach meiner Ueberzeugung zeigen sich weiße Erbsen und Wicken, beide natürlich im vortrefflichsten, vollen und harten Zustande, am zuträglichsten. Die Belgier füttern auch mit Vorliebe Mais und kleine Schweinebohnen, welche man daher hier und da auch ‚Taubenbohnen‘ nennt, und von Manchen

werden sogar kleine weiße Bohnen empfohlen. Letztere fressen jedoch die Tauben, selbst die gemeinen Feldflüchter, nur im äußersten Nothfalle.*) Sodann erachten es die meisten Liebhaber für rathsam, daß man jede Brieftaube an alle möglichen, für derartiges Gefieder genießbaren Sämereien gewöhne und zwar von dem Gesichtspunkte aus, daß die Taube bei weitem Fluge ihre Nahrung sucht, wo sie dieselbe findet, d. h. also, daß sie feldert. Als Leckerbissen sind Hanfsamen, Weizen und selbst ganz kleine Sämereien, wie Hirse, Spitzsamen, Mohn u. drgl., zu erachten. Jedenfalls soll man sich aber hüten, den Tauben zu vielen Hanfsamen zu geben, denn ebenso wie manchen anderen Vögeln wird auch ihnen derselbe leicht schädlich, weil er zu hitzig ist und weil sie durch seine Einwirkung leicht erblinden. Um die Tauben zur Heckzeit geschlechtlich anzuregen, ist Hanffütterung sehr wirksam und empfehlenswerth; auch wendet man ihn vor und während der Ausstellungen bei solchen Tauben an, die sich durch ihre Haltung besonders auszeichnen müssen, wie die Pfauentauben, Kropftauben, besonders Ballonkröpfer, und bei solchen, denen das Zittern des Kopfes eigen

*) In den letzteren Jahren hat man als billigstes Futter den Tauben Weizen gegeben; es hat sich aber herausgestellt, daß Weizen für die Dauer allein gefüttert, schädlich wird. — Am zuträglichsten ist gemischtes Futter oder häufiges Wechseln der Futtersämereien. R. Ortlepp.

ist (sogenannte Zitterhälse). La Perre de Roo warnt sodann auch dringend, vor der Fütterung der Tauben, von denen man bedeutende Leistungen verlangt, mit Buchweizen, weil dieser nicht nahrhaft genug ist. Noch weniger darf man das sogenannte Scheuerngesäme, also den ausgesiebten Abfall vom Getreide (welcher in manchen Handbüchern der Vogelpflege eine große Rolle spielt) den Tauben geben. Denn bei demselben verhungern sie nicht blos, sondern sie können dadurch auch leicht vergiftet werden.*)

Regelmäßige Abwartung ist bei jeder Thierpflege eine Hauptsache und daher gewöhne man sich daran, auch die Tauben täglich zwei- bis dreimal zur ganz bestimmten Zeit zu füttern und eben so regelmäßig zwei- bis dreimal mit frischem Wasser zu versorgen. La Perre de Roo empfiehlt zwar, nach eigenen jahrelangen Erfahrungen, Futter immer für mehrere Tage auf einmal in das Taubenhaus zu geben. Anfangs, sagt er, frißt die Taube, die von sehr naschhafter Natur ist, so lange,

*) Im Sommer taugt das Scheuerngesäme allerdings nicht zur Fütterung. Sparsame Taubenwirte aber, welche der Meinung sind, daß sie die Tauben im Winter nur so zu füttern brauchen, daß dieselben eben durchkommen, geben es ihnen gern. Sie fangen dann erst im Februar wieder an, allmälich besser zu füttern. Wenn das Gesäme nicht zu schlecht ist, so können die Tauben wol nicht leicht dabei völlig verhungern; ob dagegen, durch die Samen von Raden u. drgl. allerdings leicht mögliche Vergiftungsfälle schon wirklich vorgekommen — das ist eine Frage, deren Feststellung in der That sehr wichtig erscheint. K. R.

bis sie sich ganz voll gestopft hat; bald aber gewöhnt sie sich daran, wie alle gefangenen Vögel, nur zu bestimmten Zeiten zu fressen und dann treibt sie mit dem Futter keinen Mißbrauch mehr. Dies ist in der That richtig und auch ich gehe von vornherein von dem Grundsatz aus, jedes Thier, dessen Wohlgedeihen und Vermehrung man wünscht, so reichlich als irgend möglich zu füttern. In einer Vogelstube oder in einem andern Heckraum, wo man viele Vögel zusammen züchtet, muß man ihnen selbstverständlich soviel Futter vorsetzen, als sie verzehren wollen, dagegen würde ich entschieden davon abrathen, das Futter, vielleicht gar in unzweckmäßigen Gefäßen, für mehrere Tage zu geben. Reicht man dann gemischte Sämereien, so fressen die Tauben sich von denen, die ihnen am meisten zusagen, voll und treten die übrigen in den Schmutz. Sodann kann das Futter auch am ersten Tage gleich, durch Verunreinigung, ganz untauglich gemacht werden. Nur zu leicht tritt ferner die allerschlimmste Gefahr nahe, daß man dann einmal völlig vergesse und die Tauben Noth leiden lasse. Schließlich will man auch entschieden festgestellt haben, daß die Tauben, für welche immer gleiche Futtersämereien in Hülle und Fülle vorhanden sind, viel schlechter fressen und niemals die Jungen gut füttern und erziehen.*) Man schaffe daher lieber die

*) In früheren Jahren habe auch ich es versucht, stehendes Futter zu geben, doch machte auch ich die Erfahrung, daß die

neuerdings eingeführten blechernen Futtergefäße (im Abschnitt „Hülfsmittel der Brieftaubenpost' beschrieben) an, aus denen stets so viel Sämereien hervorquellen, als die Tauben gerade fressen. Aber auch bei ihnen stellen sich, wenn auch geringere, Uebelstände ein. Immerhin bleibt daher die Fütterung aus freier Hand regelmäßig zur ganz bestimmten Zeit die beste. Lenzen giebt ein recht gutes Verfahren an. Das Futter, sagt er, darf nicht zu reichlich auf den Boden gestreut werden. Es muß so bemessen sein, daß die Tauben jedesmal alles auffressen können. Namentlich ist darauf zu achten, wenn man gemischtes Futter giebt. Dann reiche man zuerst, was ihnen am wenigsten mundet und zwar die kleinen Bohnen, nach diesen die Wicken und wenn sie den Kropf schon ziemlich gefüllt haben, streut man das Futter, welches sie am liebsten fressen, Mais, Weizen, ein wenig Hanfsamen u. drgl. Dann werden sie alle wiederum aus den Nestern und von den Stangen herabfliegen, um noch einmal Mahlzeit zu halten. Die Verfahren ist vornehmlich während der Brütezeit anzurathen. Mit einem schwer gefüllten Kropfe eilen dann die Alten zu den Jungen und können ihnen eine gehörige Masse einstopfen.

Tauben dabei wenig fressen und ihre Jungen schlecht füttern. Ich erachte es für zweckmäßig, daß man täglich zweimal tüchtig reichliches Futter giebt; dann werden die jungen Tauben niemals nothleiden und verkümmern, da sie dann nach der Fütterung jedesmal sogleich versorgt werden. Meyer.

Ortlepp fügt noch einige Angaben nach seinen Erfahrungen hinzu: Bei manchen Taubenrassen, z. B. bei den Karrier und Ballonkröpfern, ist es durchaus nothwendig, daß fortwährend reichliches Futter im Schlage vorhanden sei. Die Gefässe müssen dann aber stets vollgehalten werden und, wie weiterhin angegeben, so eingerichtet sein, daß das Futter nicht verunreinigt werden kann. Nach seiner Meinung fressen die Tauben dabei weder schlechter, noch füttern sie die Jungen weniger, sobald sie nur erst daran gewöhnt sind und nicht zu oft beunruhigt werden. Die Fütterung aus freier Hand — soweit man sie anwenden kann — ist allerdings die beste; bei dem Lenzen'schen Verfahren merken sich die Tauben übrigens sehr bald, daß das wohlschmeckendste Futter zuletzt kommt und sie warten dann lieber so lange, bis es da ist, anstatt das schlechtere zu fressen. —

Nach meinen Erfahrungen ist sodann noch Folgendes zu beachten. Wer die Tauben aus freier Hand täglich regelmäßig zur bestimmten Zeit füttert, wolle sorgsam vermeiden, daß er während ihres Nistens morgens oder nachmittags zu lange säume, weil sonst, sobald die Alten Hunger leiden, die Jungen zugrunde gehen oder doch verkümmern, so daß sie späterhin nicht zum anhaltenden Fluge tauglich sind. Stundenlanges Darben wird übrigens auch für die kräftigsten alten Tauben mit der Zeit verderblich. Wer also ein tüchtiger Taubenwirth

sein will, darf sich das Frühaufstehen des Morgens nicht verdrießen lassen. Im allgemeinen rechnet man durchschnittlich 40 Gramm des besten Futters täglich für jeden Kopf der Bevölkerung eines Taubenhauses.

Manche Liebhaber halten es für vortheilhaft, die Tauben während des Winters oder in der Zeit, da sie unthätig sind, überhaupt recht knapp zu füttern, einerseits damit sie für die Hecke nicht zu fett seien, Windeier legen u. s. w. und andrerseits damit sie zu großer Körperfülle wegen nicht als schlechte Flieger sich zeigen. Nicht selten mag es aber auch wol aus übertriebener Sparsamkeit geschehen. Immerhin liegt darin aber auch die Gefahr, daß die Tauben zu sehr herunterkommen und dann weder für die Wettflüge noch zum Nisten tauglich sind.*)

Bereits früher habe ich gesagt, daß auch gutes Trinkwasser eine entschiedene Bedingung zur Erhaltung der Gesundheit für die Tauben ist. Die Trinkgefäße und Vorrathskannen müssen stets auf das sauberste reinlich gehalten werden. Jeden Schleimansatz vernichtet man durch Ausscheuern mit Sand und Soda-Auflösung. Wo das Trinkwasser nicht durchaus gut ist, wird der Zusatz einer schwachen Auflösung von übermangansaurem Kali (von einer kirschrothen Auf-

*) Dieselbe kann wol vermieden werden, wenn man von der Mitte des Monats Februar ab allmälich wieder reichlicher und besser füttert. R. Ortlepp.

lösung etwa 1 Theelöffel voll auf 2 Liter frisches Wasser) und neuerdings von Salicylsäure (1 : 60 Wasser und davon ebenfalls ein Theelöffel voll auf 2—3 Liter des Wassers) angerathen. Auch legt man wol ein Filter an, vermittelst dessen das Wasser durch Kohle und Sand geseiht wird.*) Viele Züchter empfehlen, ‚zur Abwendung von Krankheiten' Eisenfeile oder Nägel in das Trinkwasser zu legen. Man kann es ja thun, obwol die Chemie lehrt, daß das Wasser von solchem Eisen kaum eine Spur aufnimmt; schaden kann es ja keinenfalls. Ortlepp setzt dem Trinkwasser eine Kleinigkeit Eisenvitriol zu. Dies darf jedoch nur in sehr geringer Gabe geschehen — etwa eine Erbse groß auf fünf Liter Wasser —; dann kann es niemals schaden, sondern für die Gesundheit der Tauben nur zuträglich sein. Im Winter darf man den Tauben das Trinkwasser nicht eiskalt geben, sondern es muß verschlagen sein, vorher mindestens eine Stunde hindurch in einer warmen Stube gestanden haben. Im Sommer dagegen muß das matt und abgestanden gewordene Wasser dreimal im Tage erneuert werden. Die zweckmäßigsten Trinkgefäße werde ich im letzten Abschnitt beschreiben.

---

*) Vorschriften hierzu sind in meinem „Hauswirthschafts-Lexikon" (Breslau, Trewendt) zu finden. Jene Auflösungen läßt man sich in einer Apotheke zubereiten und bewahrt sie — selbstverständlich in Gläsern, die mit eingeriebenen Glasstöpseln luftdicht verschlossen sind — sorgfältig und vorsichtig auf.

Wie bereits S. 77 erwähnt, ist Sand nicht allein für die Reinlichkeit, sondern auch als Lebensbedürfniß unumgänglich nothwendig, indem die Tauben Sandkörnchen begierig fressen, derer sie zur Beförderung der Verdauung bedürfen. Am besten ist ziemlich grobkörniger Grand, wie man ihn schön und gleichmäßig an Fluß- und Seeufern findet. Andernfalls nimmt man weißen Stubensand und wenn derselbe zu staubig oder zu scharfkörnig ist, so soll man ihn in beiden Fällen gleichermaßen mit etwa einem Drittheil schwarzer Gartenerde sorgfältig vermischen.

In eine Ecke des Taubenschlages schüttet man einen Haufen Mörtel von einer alten Wand auf. Außerdem kann man auch andern Kalk, wie Kreide oder noch besser Sepia oder Tintenfischbein geben. Letzteres kauft man in Seestädten zentnerweise sehr billig. Das eine wie das andere wird in linsengroße Stücke zerklopft und täglich des Morgens nach dem Abharken und Auskehren mit etwas Sand vermischt auf den Boden gestreut. Andere Züchter verfahren in folgender Weise: Der Fußboden wird abgefegt und von allen Unreinigkeiten befreit, dann schüttet man zerfallenen Kalk (s. S. 85) darauf und fegt ihn lose herum, sodaß überall etwas davon zurückbleibt. Dadurch bildet sich mit der Zeit eine Kruste über dem Fußboden, die denselben stets trocken erhält.

Wer seine Tauben lieb hat, giebt ihnen auch einen Salzstein in den Schlag. Gepulvertes Steinsalz oder Kochsalz zu geben, erachtet man mit Recht für schädlich.

Die Tauben fressen zu viel davon und namentlich wenn sie Junge haben wird der Ueberfluß an Salz diesen leicht verderblich. Am besten ist es nach meiner Ueberzeugung, wenn man alten Lehm oder Thon mit einigen Händen voll Kochsalz und einer Hand voll Anissamen tüchtig durchknetet, die Masse in eine flache Holzkiste füllt und diese auf eine Seite gekippt an eine Wand in den Schlag stellt. Diese Lehmmasse oder ‚Salzlecke' muß immer feucht erhalten werden und gewährt den Tauben eine köstliche Leckerei. Zwischen Lehmkasten und Wand klemmt man auch wol ein winziges Fläschchen mit ätherischem Anisöl ein, welches mit Baumwolle oder einem losen Kork verstopft ist und von Zeit zu Zeit neu gefüllt wird. Man soll sich aber hüten, das Anisöl, wie es wol zu geschehen pflegt, auf den Lehm zu gießen; innerlich ist es den Tauben schädlich.*)

Als ein unentbehrliches Lebensbedürfniß ist sodann auch Badewasser zu erachten, denn keine Taube kann für die Dauer bei voller Gesundheit bleiben, wenn sie nicht zeitweilig ihr Gefieder tüchtig zu durchnässen, den Körper gründlich zu reinigen und zu erfrischen vermag. Während der Reisezeit soll man ihnen aber nicht zu oft Badewasser geben. Die zweckmäßigste Einrichtung

*) Ein nicht gewässerter Hering nebst Kopf in solcher Höhe an die Wand genagelt, daß die Tauben dazu gelangen können, wird mit Begierde von ihnen gefressen und förmlich in Stücke zerrissen. Köhne.

eines Badebeckens werde ich in dem Abschnitte, welcher die ‚Hülfsmittel der Brieftauben-Zucht' behandelt, bringen. Wenn es irgend möglich ist, muß man bei der Errichtung des Taubenschlags für die ausfliegenden Tauben Rücksicht darauf nehmen, daß in der Nähe irgend ein Gewässer ist, zu welchem die Tauben zum Trinken und möglichst auch zum Baden gelangen können. Ist dies nicht der Fall, so müssen sie aufs sorgfältigste mit Trink- und Badewasser versorgt werden.

Selbstverständlich ist jeder Taubenschlag vor allem Raubgesindel, sowol vierbeinigem, als auch gefiedertem, durchaus zu bewahren. Ich werde in dem Abschnitt ‚Hindernisse und Gefahren der Brieftaubenliebhaberei' darauf noch zurückkommen.

Taubenschläge, welche in Hinsicht der Reinlichkeit, sowie in jeder anderen Beziehung als Musteranstalten dieser Art gelten können, sieht man in Holland. Auch in Berlin giebt es einige solche, welche kaum etwas zu wünschen übrig lassen. Im übrigen aber bleiben unsere Taubenböden in Deutschland, wenigstens im allgemeinen, hinter allen diesen Anforderungen leider nur zu beträchtlich zurück. Man sieht sie wol, selbst dort, wo sie bereits von den werthvollsten Tauben bevölkert sind, noch in einem gewissen, nur zu sehr ursprünglichen Zustande. Von der Reinlichkeit, wie sie durchaus gefordert werden muß, kann meistens auch nicht im entferntesten die Rede sein. Dagegen

findet man nur zu häufig arge Anhäufung des Kotes, und wie schädlich derselbe, seine Feuchtigkeit und die von ihm entwickelten Ausdünstungen gerade für diese Vögel eigentlich sind, das weiß man nicht oder man glaubt nicht daran. In der Heimat der eigentlichen Brieftaubenliebhaberei, in den Niederlanden, sind die Taubenhäuser aber so sauber gehalten, wie anderwärts kaum die Menschenwohnungen. Da wir hoffen dürfen, daß die Liebhaberei für Brieftauben sich auch bei uns demnächst und hoffentlich recht bald in allen Kreisen verbreiten und eine große Zahl hochgebildeter und einsichtsvoller Leute um ihre Fahne scharen wird, so halte ich es für Pflicht, die Anleitung zu Musteranlagen zu geben und von diesem Gesichtspunkte aus bitte ich die vorstehenden Darstellungen zu betrachten.

Der wichtigste Schritt in der Brieftaubenliebhaberei ist doch selbstverständlich der Einkauf und dieser erfordert natürlich Umsicht und wenn möglich wenigstens schon ausreichende Kenntniß dieser Vögel. Dies Buch hat doch vor allem auch die Aufgabe, für den Einkauf die besten Rathschläge zu geben und ich muß mich bemühen, in denselben allen Verhältnissen möglichst Rechnung zu tragen. Daher rathe ich Folgendes:

Alle diejenigen Liebhaber, welche einerseits nicht über sehr bedeutende Mittel zu verfügen haben und die andrerseits sich selber und ihre Tauben zuvörderst

erst tüchtig heranbilden wollen, sollten von vornherein davon absehen, sehr werthvolle Brieftauben anzukaufen. Sie mögen vielmehr ihr ganzes Augenmerk darauf richten, von Tauben, die sie zu mäßigen Preisen erwerben können, sich einen brauchbaren Stamm selber heranzuziehen. Wo die Verhältnisse es gestatten, rathe ich in diesem Falle zur Massenzüchtung. Aus den vielen, natürlich sehr ungleichartigen jungen Tauben wird man dann unschwer durch aufmerksame Sorgfalt einen tüchtigen Stamm heranzubilden vermögen.

Wer über große Mittel zu gebieten und dagegen geringere Geduld und Ausdauer hat, möge sich bemühen, einen Stamm erprobter Brieftauben aus Belgien zu beziehen. Am günstigsten ist es dann, wenn man das Glück hat, die Tauben eines Liebhabers anzukaufen, der sie aus irgend einem Grunde abgeben will oder muß — gewöhnlich geschieht dies gegen den Winter hin, wenn die Wettflüge oder Konkurse aufgehört haben — und der sie nicht einzeln verhökern, sondern gern im ganzen losschlagen möchte. Wer dann, sei es allein oder mit einigen Genossen zusammen auf Theilung, den Einkauf macht, wird meistens gut fortkommen, es kann freilich auch vorkommen, daß Jener nur seine schlechten oder mittelmäßigen Tauben loswerden wollte, um andere zu kaufen.

Auch bei uns in Deutschland haben wir Züchter, deren Tauben sich in tüchtiger Weise auf Reisen bewähren und die zu mäßigen Preisen brauchbares Ge-

flügel dieser Art abgeben. Dagegen hüte man sich, die oft in den Geflügelzeitungen zu ganz niedrigen Preisen ausgebotenen Brieftauben zu kaufen, welche meistens auf den Namen gar keinen Anspruch machen können.

Zum Taubenankauf bei Gelegenheit der alljährlich in Belgien stattfindenden öffentlichen Versteigerungen kann ich nach meiner Ueberzeugung nur in zwei Fällen rathen. Entweder man besitzt die Mittel dazu, um selber dorthin reisen und sich die Tauben aussuchen zu können, vorausgesetzt natürlich, daß man Kenner ist; — oder man beauftragt Herrn A. Brunin, den Herausgeber der schon erwähnten Zeitschrift „L'Epervier", welcher den Einkauf freundlichst zu übernehmen pflegt. Der letztere Fall ist zweifellos der sicherere. Obwol ich grundsätzlich jede gediegene Autorität hochachte und jedem Verdienste das ihm gebührende Recht bereitwilligst zukommen lasse, so warne ich doch ganz entschieden vor dem Selbstankauf der kostbarsten belgischen Brieftauben. Selbst wer Preise von 100 oder noch viel mehr Frank für den Kopf zu zahlen sich nicht scheut, wird doch wenig Freude an solchen Tauben haben — es sei denn, daß er weniger Gewicht auf ihre Leistungen, als auf ihren Stammbaum mit einer Ahnenreihe bis zu Noahs Taube hinauf lege. Der Durchschnittspreis bei den Versteigerungen in Brüssel pflegt für eine bewährte Brieftaube 60 Frank zu sein; bekannte ‚Renntauben' im besten Alter werden auch mit 100 Frank

und darüber bezahlt. Recht gute Zuchttauben preisen gewöhnlich zwischen 10 bis 20 Frank.*)

Die Zusendung der Tauben geschieht wie die alles übrigen Geflügels durch die Post in passenden Körben, welche weiterhin genau beschrieben sind. Nach der Ankunft beachte man folgende Vorsichtsmaßregeln. Ist die Witterung bereits kalt (unter 0 Grad), so bringe man die Ankömmlinge nicht sogleich in ein sehr warmes Zimmer, vielmehr nur in ein ganz schwach geheiztes, damit sie unter dem Uebergange von der Kälte zur Wärme nicht leiden. Wenn die Reise eine weite gewesen, so biete man den Tauben sogleich Futter, doch nicht zu viel auf einmal und zuerst lieber weiches; auch frisches, jedoch nicht eiskaltes Wasser müssen sie erhalten und in mehreren Absätzen, damit sie sich nicht auf einmal den Kropf überfüllen. Sollte es Abend sein, so wird ein brennendes Licht neben den Käfig gestellt, damit sie zur Nacht sich noch sattfressen können. Nur wenn der Versandtkäfig innen naß oder sehr schmutzig ist, nimmt man sie sofort heraus; andernfalls wartet man, bis die für sie bestimmte Wohnung völlig hergestellt und bereit ist.

Die Eingewöhnung alter Tauben ist eine überaus schwierige Sache. Wie schon erwähnt und allbekannt, pflegt man sie nur dann herauszulassen, wenn sie Eier

*) Der Preis von 100 Frank wird jetzt nur selten noch für ein Paar Brieftauben gezahlt. Ortlepp.

oder Junge haben.*) Aber dies Verfahren ist grausam, weil sie in den meisten Fällen dennoch wenigstens nicht sogleich zurückkehren, sondern die Jungen verhungern lassen, wenn man sich derselben nicht annimmt und sie großpäppelt. Es ist hochinteressant, den ersten Ausflug tüchtiger Brieftauben zu beobachten. Stürmisch, doch scheu und vorsichtig betreten sie das Flugbrett und nach hastiger Umschau von einigen Augenblicken schießen sie davon, hoch empor und kreisen solange als das Auge sie zu verfolgen vermag. Dann sind sie verschwunden, nicht selten für immer; mindestens kehrt am ersten Tage kaum eine zurück und erst am zweiten oder dritten Tage lassen sie, unendlich scheu in der Gegend des Schlages sich blicken und übernachten irgendwo in nicht zu weiter Entfernung auf einem hohen Gebäude — bis sie dann endlich matt und halb verhungert zum Schlage hereinkommen. Jetzt sind sie hier heimisch und hängen an dieser neuen Heimat ganz ebenso fest als an der alten. Selbstverständlich darf man aber hinter dem Ankömmlinge nicht etwa in aller Hast die Klappe schließen und ihn einfangen wollen. Reichliches Futter und Wasser muß vielmehr bereit sein, sodaß die Taube sich sättigen, erholen und beruhigen kann. Im übrigen kümmere man

*) Da die Liebe der beiden Gatten eines Taubenpärchens für einander doch ungleich größer ist, als für die Jungen, so ist es besser, die Eine eingesperrt zu behalten, weil dann die Andere eher zurückkehrt und sich leichter eingewöhnt. Ortlepp.

sich so wenig als möglich darum — oder doch nur so, daß die Tauben davon gar nichts bemerken. Zwischen dem Ausfluge und der Rückkehr vergehen zuweilen viele Tage, an denen die Taube fabelhafte Anstrengungen macht, um die ursprüngliche Heimat wieder zu gewinnen. Und manchmal glückt ihr dies in einer kaum glaublichen Weise. Man hat Beispiele von der Rückkehr solcher Tauben aus unglaublichen Entfernungen, welche ihnen gelungen ist, gleichviel ob durch Zufall oder infolge ganz außerordentlicher, bewunderungswürdiger Begabung.*)

Die Vorbereitung zur Zucht der Brieftaube beginnt eigentlich schon im Spätherbst. Dann trennt man nämlich die beiden Geschlechter**), um das Nisten zu ungelegener Zeit zu verhüten, und läßt in der Zeit vom Oktober bis Ende Januar die Geschlechter nur geschieden, an einem Tage die Täuber und am andern die Täubinnen, abwechselnd ausfliegen. Die Zucht während der kalten Jahreszeit hat viele Nachtheile.***)

---

*) Eine Brieftaube, Geschenk des Herrn Hartung in Königsberg (früherer Besitzer der „Königsberger Hartung'schen Zeitung"), entflog mir hier in Magdeburg nach mehreren Wochen und ist dorthin zurückgekehrt, ohne daß sie für diese Flugstrecke eingeübt war. R. Ortlepp. (Weiterhin sind noch mehrere derartige Beispiele angegeben.)

**) Ich trenne sie erst im Dezember und halte sie bis zum Januar gesondert. Ortlepp.

***) Zucht zu ungelegener Zeit ist durchaus zu vermeiden. Höchstens bei kleinen Rassetauben, bei denen es sich darum handelt, das Wachsthum zurückzuhalten, darf man sie betreiben. Ortlepp.

Zunächst gehen manche Weibchen beim Eierlegen zugrunde oder die Eier erfrieren und jede solche Brut ist also ein unnöthiger Kraftverbrauch. Aber selbst die glücklich aufgezogenen Jungen entwickeln sich niemals vollkommen, sondern bleiben klein und schwächlich. Nur die Frühjahrsbrut ergiebt kraft- und lebensvolle Junge. Die im Herbst flügge gewordenen Jungen mausern nicht mehr vollständig aus, beginnen dagegen mit dem Federwechsel zu unrechter Zeit und sind daher für die Flüge im Sommer nicht mehr tauglich; die im Winter herangewachsenen Jungen erlangen keine volle, kräftige Ausbildung, mausern im Frühsommer, taugen dann also nichts zu den Flugübungen und außerdem will man beobachtet haben, daß sie bei starker, plötzlich eintretender Kälte fast immer steife Flügel bekommen; am schlechtesten aber sollen die während der Mauserzeit erzogenen Jungen sein, weil sie Schwächlinge sind und häufig an häßlichen Krankheiten, Ausschlag, Warzen, Geschwüren und Erblindung leiden und umkommen.*)

Zur Verparung für einander ausgesuchter und passender Tauben bedient man sich einer Vorrichtung, die ich ebenfalls späterhin beschreiben werde. Wenn man im Großen züchtet, so beherbergt man in kleineren Räumen jede reine Art oder Rasse in den Pärchen

*) Zur Weiterzucht dürfen aber Spätlinge, wenn sie Nachkommen bewährter Tauben sind, immerhin benutzt werden. Meyer.

streng gesondert und die größte Zahl zum Gebrauch bestimmter Tauben in dem allgemeinen S. 78 ff. geschilderten Schlage zusammen. Hier aber steht als unumstößliche Regel fest, daß man die Reisetauben nicht mit anderen, namentlich nicht mit Tümmlern, Ringschlägern und dergleichen Luftkünstlern beisammen halten darf, weil sie von diesen auf Abwege gebracht und durchaus verdorben werden. Selbstverständlich ist es und bedarf wol kaum der Erwähnung, daß man bei kostbaren Brieftauben auch alle derartigen Künsteleien und Spielereien, wie das Jagen der Flugtauben, Tümmler u. a. unterlasse. Im Gegentheil darf man sie nicht einmal aus dem Schlage scheuchen. Hieraus kann ein erheblicher Nachtheil erwachsen. Die Brieftaube hält nämlich in ganz seltsam zäher Weise an ihren Gewohnheiten fest und wenn sie nun beim Jagen oder auch nur sobald man sie einmal gewaltsam aus dem Schlage treibt, sich einen Ruhepunkt auf einem näher oder ferner befindlichen hohen Gebäude gewählt hat, so kehrt sie an denselben bei der Heimkunft von jeder Reise jedesmal zuerst zurück — und wenn sie dann dort auch nur wenige Minuten verweilt, so kann dadurch doch zuweilen der Erfolg des Wettfluges in Frage gestellt sein.

Viele Liebhaber erachten es für nothwendig oder doch vortheilhaft, daß man die Brieftauben an das Feldern gewöhne. Man leitet hierzu die Tauben da-

durch am besten an, daß man in ihren Schlag einige gute Feldflüchter einbürgert, mit denen sie zusammen bald auf die Aecker hinausstreichen lernen. Selbstverständlich kann dies nur dort geschehen, wo man die Berechtigung dazu hat und die Tauben nicht von vornherein der Gefahr des Erschießens ausgesetzt sind. Die Belgier entziehen ihren Brieftauben zu bestimmten Zeiten die Fütterung ganz, um sie dazu zu zwingen, daß sie die Nahrung selbst suchen lernen. In anderen Ländern würde ein solches Verfahren wiederum nicht recht gut ausführbar sein. „Was würde wol der französische Ackerbauer sagen“, meint La Perre de Roo, „wenn die französische Kriegsbehörde ihre vielen Tausende von Brieftauben an das Feldern gewöhnen wollte, sodaß dieselben in der Saat- und Erntezeit die Aecker in Schwärmen überfallen könnten! Die Tauben würden dann bald im vollen Sinne des Worts zur Landplage werden.“ Späterhin hat er sich freilich anders besonnen und pflichtet dem bei, daß die Gewöhnung der Tauben an das Feldern denn doch ganz entschieden nothwendig sei, da es doch geradezu unmöglich wäre, daß die Taube von einer sehr weiten Flugentfernung glücklich heimkehren könne, wenn sie nicht unterwegs Futter und Wasser sich selber zu beschaffen vermöge. Nur warnt er dringend, daß man die Tauben nicht während der Jagdzeit feldern lasse, weil die französischen und namentlich die Pariser Sonntags-

schützen sie rücksichtslos erlegen würden. Dies geschieht bekanntlich auch in anderen Ländern und besonders in Deutschland; wir müssen aber hoffen, daß die Vereine im Laufe der Zeit dahin wirken können, daß diese Jägerei gesetzlich unterdrückt werde. Näheres hierüber ist in dem Abschnitt ‚Schutz und gesetzliche Regelung der Brieftaubenpost' zu finden. Im übrigen wird die Taube natürlich durch den freien Ausflug bei jeder Witterung viel kräftiger, dreister und sicherer; sie kommt bei einer weiten Flugentfernung nicht so leicht in Gefahr, an Nahrungsmangel zugrunde zu gehen oder in einem fremden Schlage Futter zu suchen und gefangen zu werden. Es ist am vortheilhaftesten, wenn die Tauben auf's Feld fliegen, aber zugleich genau die Zeit wissen, zu der sie auch im Schlage sicherlich Futter finden. Die jüngeren Brieftauben fliegen mit den Feldtauben ohne weiteres hinaus, alte aber lassen sich meistens sehr schwer daran gewöhnen. Lenzen empfiehlt zwar, dieselben dann hungern zu lassen und durch wiederholtes Hinaustragen in einem Korbe und Füttern dort dazu zu zwingen und daran zu gewöhnen*); meines Erachtens

*) Wenn die Tauben dreimal im Korbe nach dem Felde getragen und dort gefüttert sind, so fliegen sie von selbst wieder dorthin; natürlich muß man sie vorher aber tüchtig hungern lassen. Dr. Bodinus.

Dies ist das beste Verfahren und es wird auch mit anderen Taubenrassen, besonders in Sachsen, oft ausgeführt. Ortlepp.

Auch bei uns hat sich dies Verfahren bewährt. Th. Hesse.

ist das aber nicht rathsam, denn man wird dabei manche werthvolle Taube verlieren und die Hauptsache bleibt auch in diesem Falle: jung gewohnt, ist alt gethan. Ein schwerwiegender Nachtheil des Felderns ist der, daß man durch eine dabei nur zu leicht vorkommende Vermischung der Rassen, die Verschlechterung der Nachzucht befürchten muß. Die Täubinnen lassen sich bekanntlich nicht selten von fremden Täubern treten (begatten), mit denen sie bei den Ausflügen zusammen kommen.

Hiermit glauben wir nun alle Vortheile und alle Nachtheile des Felderns übersichtlich dargelegt zu haben und wir dürfen wol getrost die Entscheidung über diese — bekanntlich in den Brieftaubenliebhaber-Zeitungen zu vielem Streit für und wider entfachten — Frage dem Ermessen eines jeden Einzelnen unserer Leser anheimstellen, in Rücksicht darauf, daß jeder Brieftaubenliebhaber zunächst die Ortsverhältnisse erwägen und denselben entsprechend seine derartigen Maßnahmen beschließen wird.

Nur eine rationelle, gewissermaßen wissenschaftliche Zucht kann zur Vervollkommnung der Tauben und also zu den besten Ergebnissen führen. Bei derselben geht man in folgender Weise zu Werke. Allgemein bekannte Regeln dürfen niemals außer Acht gelassen werden. Inzucht ist möglichst zu vermeiden, denn die Züchtung innerhalb derselben Familie durch mehrere

Geschlechter oder Generationen bringt bekanntlich zunächst Anlage zu erblichen Krankheiten, namentlich Erblindung, dann bringt sie auch Schwächlinge und schließlich sogar Krüppel hervor. (Wie Seite 115—116 ausgeführt wird, sind übrigens manche hervorragenden belgischen und auch deutschen Züchter der Meinung, daß die Inzucht solche schädlichen Folgen nicht mit sich führe. Ich bitte, dort nachlesen zu wollen). Selbst der vorzüglichste Stamm Flugtauben muß daher von Zeit zu Zeit durch Bluterneuerung aufgefrischt werden. Eine mit irgend einem Fehler behaftete Taube kann denselben auf ganze Nachkommenreihen hin verpflanzen und eine solche sollte daher von vornherein und entschieden von der Zucht ausgeschlossen sein und wenn sie an sich auch noch so kostbar ist.

Inbetreff mancher anderen Punkte sind die Ansichten außerordentlich weit auseinandergehend. Der eine Liebhaber glaubt nur von alten, bereits bewährten Tauben tüchtige Nachzucht erhalten zu können; ein andrer züchtet dagegen mit bestem Erfolge schon von einjährigen Jungen. Wie bei der Kanarienvogelzucht hält man auch hier an der Regel fest, daß man von alten Täubinnen mit jungen Täubern oder auch allenfalls umgekehrt die kräftigste Zucht erziele. Wirklich ausgiebige Erfahrungen und damit feststehende Regeln sind jedoch bisher noch nirgend, also auch noch nicht einmal in Belgien, trotz der emsigsten Zucht, gewonnen worden.

Da die Brieftaube im allgemeinen doch, wie erörtert, keine Art oder Rasse von bestimmten, typischen Formen ist, so wird man als Richtschnur einer ergiebigen Zucht immerhin den Gesichtspunkt der weiteren Vermischung und möglichst hohen Vervollkommnung durch dieselbe zu erreichen streben. Man wird also recht ungleichartige, kräftige und schwere mit zarten und leichten, langschnäbelige mit kurzschnäbeligen und in den Farben helle mit dunkelen u. drgl. zusammenparen oder man wird im Gegensatz zu dieser Ausgleichung der Eigenthümlichkeiten lieber auf höchste Entwickelung derselben sehen und also die Tauben mit den längsten Flügeln bei leichtem Körper mit der stärksten Muskelkraft u. s. w. stets zusammenbringen. Dies letztere Verfahren dürfte entschieden das richtigste sein. Belgische und französische Züchter (besonders Major L. du Puy de Podio) legen das höchste Gewicht auf eine freie Verparung ganz nach der Neigung der Tauben. Auch wir Deutschen, so namentlich Dr. Bodinus, wissen garwol, daß dieselbe für den Erfolg der Bruten, wie für die Entwickelung der Rassen von großer Bedeutung ist. Allein in vielen Fällen bleibt doch die Zwangsparung eine Nothwendigkeit, und wenn sie mit Einsicht und Verständniß ausgeführt wird, so zeigen solche Pärchen wahrlich keine geringeren Ergebnisse, als die freiwillig geparten.

Um wirklich feststehende Ergebnisse zu erzielen, ist

es rathsam und es geschieht, wie in Belgien überall, so auch bei uns bereits vielfach, daß man über jedes einzelne Paar und seine Nachkommenschaft genau Buch führe. Dies ist aber insbesondere nothwendig, wenn man kostbare, bereits erprobte Flugtauben erworben hat und weiter züchten will. Für den Zweck der Uebersicht muß man dann jedes Paar mit einer Nummer abstempeln, bezüglich zeichnen, welche dessen Junge dann, und zwar mit einem Buchstaben für jede folgende Generation bezeichnet, weiter tragen; also in folgender Weise: die alten Pärchen 1. 2. 3. u. s. w.; deren Junge 1a., 2a., 3a.; die Jungen von diesen wiederum mit 1b., 2b., 3b.; deren Nachzucht 1c., 2c., 3c. u. s. w.*) Nur dadurch gewinnt man eine klare Uebersicht und nur dadurch kann man mit Sicher-

*) Obwol dies Verfahren das einfachste und zweckmäßigste sein dürfte, so will ich es doch noch etwas erweitern. Man weiß nämlich dabei noch immer nicht sicher, von welchem Paare die Jungen abstammen. Bleibt z. B. von dem Pärchen 1. die Taube bei einem Wettfluge fort und ich will den Täuber mit der Taube des Paares 3b verparen — wie bezeichne ich dann die Jungen? Die Abstempelung muß also doch noch etwas anders eingerichtet werden und zwar schlage ich Folgendes vor: Die alten Tauben werden mit Nummern bezeichnet; ist nun z. B. der Täuber 1 mit der Taube 9 gepart, so stempele ich die Jungen dieses Paares 1 + 9 und zwar die der ersten Hecke $\frac{1+9}{a}$, der zweiten $\frac{1+9}{b}$, der dritten $\frac{1+9}{c}$ u. s. w. Um noch sicherer zu gehen, kann man ja die Jahreszahl der Geburt daneben setzen. Ortlepp.

heit die Vervollkommnung der gesammten Zucht verfolgen. Außerdem bleibt es ja jedem Liebhaber unbenommen, auch einen Stammbaum lege artis von jedem Paar zu führen und alle seine Tauben mit den schönsten Phantasienamen zu schmücken. —

La Perre de Roo und mit ihm fast alle belgischen Züchter halten an dem Grundsatze fest, daß ein Pärchen in der Brut nur ein Junges aufziehen darf, weil dieses nun um so kräftiger und schöner sich entwickelt, und dies Verfahren wird, wie wir schon vorhin gesehen, ebenso bei der deutschen Militär-Brieftaubenzucht, wie von den meisten Liebhabern befolgt.*)

*) Herr La Perre de Roo hatte in seinem Bericht, welchen er dem Kriegsminister vorgelegt, einige Behauptungen aufgestellt, welche von anderen Taubenkennern, namentlich von Herrn Rodenbach, angegriffen und widerlegt worden. Ein heftiger Streit entspann sich zum Beispiel über die Züchtung innerhalb ein und derselben Familie, also ohne Bluterneuerung. Während Herr Rodenbach unter Berufung auf zahlreiche Züchter und Kenner den Herrn La Perre de Roo bekämpfte, behauptete dieser, unter Hinweis, einerseits auf die Züchtungen anderer Thiere, wie des Rindviehs von Durham und der Schafe von Rambouillet und andrerseits auf die Ergebnisse seiner eigenen fünfzehnjährigen Erfahrung, daß eine verständige Züchtung innerhalb ein und derselben Thierfamilie, also ohne Bluterneuerung, gerade die vorzüglichsten Ergebnisse zeigen könne. Auf beiden Seiten werden Autoritäten und Beispiele angeführt.

Ferner befehdet Rodenbach die Meinung, daß es richtig sei, die beiden Geschlechter der Tauben schon vom August an zu trennen; höchstens im Dezember und Januar sei dies zulässig,

Auch lassen sie die tüchtigsten Reisetauben nur zweimal in jedem Jahre nisten. Die dann noch gelegten Eier, sowie das eine Junge von jeder Brut legen sie anderen,

und es gäbe ausgezeichnete Züchter, welche die Geschlechter garnicht trennen, sondern nur die Nahrung beschränken und jeden Nistversuch vereiteln.

Auch sei es nicht räthlich, wenn man den Tauben zur Aufzucht immer nur ein Junges lasse. Der im Kropf der alten Tauben sich ansammelnde, käsige Stoff sei viel weniger zur Ernährung der jungen Tauben, als zur Reinigung bestimmt und im Uebermaß könne er leicht schädlich werden.

Der Redakteur des „Epervier“, Herr Le Brunin, stimmt den Ansichten Rodenbach's zu und führt ebenfalls mehrere Beispiele an, in denen die fortgesetzte Inzucht verderbliche Folgen gezeigt.

In diesem Punkte stimmen auch wir, nach viel Jahre langen Züchtungs-Erfahrungen, zu. In der Hinsicht aber, daß das eine Junge, welches ein Paar Tauben aufzieht, ungleich kräftiger und lebensfähiger wird, bestätigen wir die Meinung des Herrn La Perre de Roo ganz entschieden.

Ebenso interessant, als wichtig muß es hiernach aber auch erscheinen, die Meinungen mehrerer der hervorragendsten deutschen Sachkenner über diese Streitpunkte zu vernehmen. Herr Dr. Bodinus stimmt unserer Auffassung zu. — Herr Haushofmeister Meyer sagt: Ich habe oft die Bemerkung gemacht, daß die Tauben besser ihre Jungen füttern, wenn sie zwei, als wenn sie ein solches haben, daß zwei Junge also kräftiger gedeihen als eins. Außerdem liegen die beiden Jungen in besserer, gleichmäßiger Wärme im Neste. Die Alten sitzen bekanntlich nicht mehr auf den Jungen, sobald die Federn aufbrechen. Selbstverständlich füttern nicht alle Heckpärchen gleich gut. — Herr Ortlepp bemerkt Folgendes: Man richte sich immer danach, ob das Taubenpaar kräftig genug ist, um zwei Junge aufzuziehen, in diesem Falle halte ich es entschieden

minder werthvollen Taubenpärchen unter. Beide Maßnahmen finden dort wie bei uns ihre Anhänger und Widersacher. Nach meiner Ueberzeugung können dieselben jedoch nicht leicht schädlich werden, besonders die erstere nicht, während es bei der andern immerhin einiger Vorsicht erfordert, wenn man kostbaren Tauben künstliche Eier unterlegen will.*) Man wagt immer, daß die Taube, Männchen sowol als auch Weibchen, an dem weichen, käseartigen Fütterungsstoff, welchen sie bekanntlich dann im Kropfe absondert, wenn ganz kleine Junge vorhanden sind und den sie ohne dieselben nicht von sich zu geben vermag, indem er verhärtet, erkrankt und zugrunde geht; oder auch daß sie ein- für allemal eine schlechte Brüterin wird. Alle Künsteleien, z. B. daß man den werthvollen Reisetauben anstatt ihrer eigenen, soeben ausgefallenen Jungen größere von einem andern Pärchen unterlegt, um sie rasch von dem Futterbrei zu befreien und reisetüchtig zu machen, oder daß man ihnen größere Junge deshalb unterlegt, um sie recht schnell zu einer

für besser, sie ihm beide zu belassen. Gegen den Grundsatz, von vornherein aus jeder Brut nur ein Junges zu erhalten, bin ich durchaus. Die Inzucht halte ich bis zu einem gewissen Grade und in verständiger Weise betrieben, für nicht verderbenbringend. — Herr Prosche theilt wiederum unsere Anschauung.

*) Es sollte immer vom Fütterungszustande und von der mehr oder minder kräftigen Körperbeschaffenheit jedes einzelnen Taubenpärchens abhängen, ob man dasselbe ein- oder mehrmals nisten läßt. Ortlepp.

neuen Brut zu veranlassen und sie so also durch künstliche Beeilung der Bruten sobald als möglich wieder reisefähig zu machen — verdamme ich ganz entschieden und zwar einfach deshalb, weil sich solche Sünden wider die Natur immer hart bestrafen, dadurch, daß die alten Tauben frühzeitig kranken und altern oder doch zur Zucht untauglich werden oder daß die Jungen verkümmern und nicht brauchbar sind.

Selbstverständlich führt man immer bei werthvollen Tauben über den Verlauf jeder einzelnen Brut genau Buch, damit man nöthigenfalls eingreifen, verdorbene oder unbefruchtete Eier entfernen, die Jungen der besten Flieger minder guten, aber vielleicht desto tüchtigeren Zuchttauben unterlegen kann u. s. w.

Mit dem Beginn des Monats März, nur in einem ausnahmsweise milden Frühjahr in der Hälfte des Februar, andernfalls je nach der Witterung viel später, werden die Geschlechter wieder vereinigt. Bekanntlich finden sich die zusammengehörigen Pärchen sogleich zusammen und in der Regel nach 14 Tagen wird das erste Ei gelegt. Rechtzeitig muß auch die schon mehrfach erwähnte Verparung vorgenommen werden.*) Nun, in der besten Jahreszeit erzielt man zwei Bruten hintereinander und mit denselben sind die Tauben dann gerade zur rechten Zeit für die beginnenden Wettflüge fertig.

*) Nach den Erfahrungen des Vorjahres bringt man die passenden Tauben durch Zwangsparung zusammen. Th. Hesse.

Unter Umständen und sogar in vielen Fällen ist man gezwungen, die Flugtauben eingesperrt zu züchten. Namentlich überall dort, wo eine Brieftaubenzucht neu angelegt und für dieselbe alte, wol gar sehr kostbare Tauben angeschafft worden, ist die Züchtung anfangs garnicht anders möglich. Selbstverständlich kann das Einsperren für lange Dauer auf die Tauben keinen günstigen Einfluß äußern. In dem Falle aber, daß aus irgend welchen Ursachen eine Züchtung überhaupt nur im geschlossenen Raume möglich ist, suche man den Zuchttauben einerseits einen so großen Raum, als irgend thunlich zu gewähren und andrerseits verschaffe man ihnen wenigstens einen Ausflug unter Drahtgitter, in welchem sie sich an der freien Luft sonnen und beregnen lassen können.

Bei aufmerksamer Verpflegung und Züchtung der Brieftauben muß es entschieden als eine Hauptvorsicht erachtet werden, daß man jede erkrankte Taube sofort von den übrigen trennt und in ein ausschließlich für kranke Tauben bestimmtes Gemach bringt. Im allgemeinen sind alle Krankheitszeichen ja bekannt. Sobald eine Taube traurig dasitzt, nicht mehr frißt, die Flügel hängen läßt, das Gefieder aufbläht und den Kopf zurückzieht*) oder wenn sie hustet, keucht, beim Athmen

*) Die Taube steckt bekanntlich den Kopf nicht unter, wie es andere Vögel thun, sondern sie zieht ihn nur ganz dicht an den Körper heran, wenn sie krank oder unbehaglich sich fühlt. Prosche.

den Schnabel aufsperrt u. s. w., so muß sie sogleich herausgefangen und in das Krankengemach gebracht werden. Bei Unterlassung dieser Vorsicht darf man darauf gefaßt sein, daß man durch eine ausbrechende ansteckende Krankheit nur zu viele Tauben verlieren kann.

Die Mauser oder der Federwechsel der Brieftauben bedarf ganz besonderer Aufmerksamkeit. Man bewahre die Tauben gerade in dieser Zeit vor schädlichen Einflüssen auf das sorgfältigste, versorge sie reichlich mit Kalk, namentlich Mörtel von alten Wänden, erbsengroß zerstoßenen Stückchen Sepien- oder Tintenfischschale und auch mit gutem Sande, in welchem viele kleine Steine sich befinden. Die Reinlichkeit, Fütterung und gesammte Verpflegung muß jetzt mit der größten Sorgfalt ausgeführt werden. Kränkelt dennoch eine Taube, so wird sie sofort abgesondert und anhaltend beobachtet. Wenn hier und da eine ältere, kräftige Taube schwierig in die Mauser kommt, so hilft es ganz vortrefflich, wenn man ihr in Zwischenräumen von einigen Tagen vorsichtig eine starke Flügelfeder ausrupft, abwechselnd an einem und dann am andern Flügel oder auch am Schwanz. Natürlich muß dies mit der entsprechenden Vorsicht und Sachkenntniß geschehen.

Belgische Züchter pflegen den jungen Tauben, welche mangelhafte Schwänze haben, sogleich nachdem sie selbstständig fressen können, die Schwanzfedern innerhalb der Zeit von drei Tagen, also an jedem vielleicht vier

Stück, auszureißen. Hierdurch erhält die junge Taube beim Aufwerfen im ersten Jahre ein besseres Steuer. Auch dürfte diese Federerneuerung viel zur Erstarkung der Gesundheit der jungen Taube beitragen; doch soll man es nur an solchen vornehmen, welche schlechte, kurze Schwänze haben.

Auf die Krankheiten der Tauben überhaupt oder auch nur auf die der Brieftauben insbesondere hier einzugehen, wage ich nicht. Eine Abhandlung über die ersteren wäre hier nicht am Orte; sie findet in meinem „Handbuch für Vogelliebhaber", III. Theil, ihren Platz. Die Krankheiten der Brieftauben aber sind doch bisher erst zu wenig erforscht. Schon oft habe ich meine Meinung darüber ausgesprochen, daß ebenso wie bei den Krankheiten aller Vögel, so auch bei denen der Tauben, ein ähnliches Verhältniß herrscht, als bei den Krankheiten der Kinder: Durch die aufmerksamste und sorgsamste Pflege können wir die Entwickelung der Krankheiten möglichst zu verhindern suchen; sobald dieselben jedoch bereits eingetreten sind, erscheinen die Kur- und Heilversuche meistens nur zu unsicher.

Eine sachgemäße Darstellung der Krankheiten der Taube finden die Leser übrigens in dem Werkchen „Die Arten der Haustaube" von Gustav Prütz, zweite Auflage (Leipzig, C. A. Koch).

Die Abrichtung.

Aus den S. 68 ff. angeführten Thatsachen inbetreff der Befähigung der Brieftaube ergiebt es sich und wird durch Erfahrung bestätigt, daß eine sachgemäße, durchaus systematische Abrichtung selbst bei der begabtesten Brieftaube nothwendig ist. Dieselbe geschieht in der nachfolgend geschilderten Weise.

Sobald die Taube das Alter von drei bis vier Monaten erreicht hat und völlig entwickelt sich zeigt, soll sie zunächst an das Sitzen im Versandtkorbe allmälig und für immer längere Zeit gewöhnt werden. Dann beginnt die eigentliche Abrichtung, indem man die Tauben im mehr oder minder großen Schwarm hinausbringt und anfangs in sehr kurzer, dann in immer weiterer Entfernung vom heimatlichen Schlage auffliegen läßt und dies so oft als irgend möglich wiederholt. Es muß aber von vornherein nach einem wohlüberlegten Plane geschehen. Jede Taube wird nur für eine feststehende Richtung bestimmt und abgestempelt, ein Buch wird angelegt und in dasselbe wird ganz gewissenhaft vom ersten Ausfluge an die Leistung einer jeden einzelnen Taube eingetragen. Dies Buch muß gleichsam amtliche Sicherheit gewähren. Bei den deutschen Liebhabern herrscht leider noch gar zu oft eine solche Verworrenheit und Gleichgültigkeit, daß sie ihre Tauben eine Weile vom Norden und dann vom Westen u. s. w.

aus auffliegen lassen. Daß dabei keine tüchtige Ausbildung erlangt werden kann, sondern daß die ganze Geschichte nur Spielerei bleibt,*) liegt auf der Hand.

Als die weiteste Reise für das erste Jahr nimmt man im allgemeinen dreißig Stunden an, doch hat die Erfahrung gezeigt, daß junge Tauben auch hundert Stunden weit und darüber heimkehrten. Antwerpener sollen im Alter von fünf Monaten Flüge von 100 bis 120 Stunden rascher erledigen als alte — da die letzteren nämlich nicht selten bald zu schwer werden. Am rathsamsten erscheint es, wenn man, wie es in Belgien Sitte ist, die Tauben je nach dem Alter ganz bestimmte Entfernungen durchfliegen läßt. Die ersten Flüge sollen nur 1—2 Stunden, die folgenden 4—6, dann 10—15 und 20—30 Stunden betragen. Die belgischen Taubenwirte wollen festgestellt haben, daß die in früher Jugend zu sehr angestrengten Flieger bereits mit dem fünften Lebensjahre sich unbrauchbar zeigten, während die in den beiden ersten Jahren geschonten wenigstens zehn bis zwölf Jahre ausdäuern sollen. In einzelnen Fällen will man sogar Beispiele einer zwanzigjährigen Leistungsfähigkeit gefunden haben.**)

---

*) Oft genug artet sie in nur zu ernstes Hazardspiel aus.
Th. Hesse.

**) Von den Tümmler-Tauben weiß ich es aus Erfahrung, daß sie im Alter von 18—20 Jahren noch leidlich gut fliegen.
Ortlepp.

Ueber die Abrichtung der jungen Brieftauben in Paris giebt La Perre de Roo folgenden Bericht: Erstes Jahr der Abrichtung:

17. Juli,	1. Probeflug	— Choisy-le-Roi,	Entfernung	10	Klm.
20. „	2. „	— Juvisy,	„	20	„
23. „	3. „	— Bretigny,	„	32	„
26. „	4. „	— Etampes,	„	56	„
29. „	5. „	— Toury,	„	89	„
2. Aug.,	6. „	— Artenay,	„	102	„

Man wird es wol für recht finden, sagt er nun weiter, daß den jungen Tauben, um sie nicht zu sehr zu ermüden, nach jeder Reise drei Tage Ruhe gegönnt werden. Nach dem letzten Fluge läßt die Gesellschaft ihre Täubchen sechs Tage ausruhen und dann veranstaltet sie im Zwischenraum von einer Woche drei Konkurse hintereinander, an denen alle Tauben, welche an den Vorbereitungsflügen betheiligt waren, theilnehmen dürfen und zwar:

1. Konkurs,	8. Aug.	Beaugency,	Entfernung	147	Klm.
2. „	15. „	Amboise,	„	211	„
3. „	22. „	Châtellerault,	„	299	„

Damit hat die erstjährige Abrichtung der Tauben ihr Ende erreicht; alle Untauglichen sind zurückgeblieben und die Besseren haben ihren Werth gezeigt. Für deren Fortentwickelung muß sodann im nächsten Frühlinge Sorge getragen werden.

Jetzt folgt die Mauser, über deren guten Verlauf der Liebhaber sorgsam zu wachen hat.

Darauf bekämpft La Perre de Roo sehr eifrig die Meinung, daß eine zu frühe, große Anstrengung den jungen Reisetauben nicht schädlich sei. Nach seiner Ueberzeugung wird gerade dadurch die Entwickelung der Flugkraft in sehr folgenschwerer Weise gehemmt. Andere Sachkenner behaupten freilich und suchen es durch viele Beispiele zu beweisen, daß die jungen Tauben auch schon im ersten Jahre überaus weite Flüge mitmachen können, ohne darunter in Wirklichkeit erheblich zu leiden.

Sobald die Taube das zweite Lebensjahr erreicht hat, soll man mit den ganz kleinen Entfernungen noch einmal, also gleichsam wieder mit dem ABC anfangen und dieselben dann allmälig bis auf 80 Stunden ausdehnen. Mit dem dritten Jahre ist die Brieftaube vollständig entwickelt und steht nun in ihrer besten Kraft. Sie kann zu den weitesten Flügen eingesetzt werden, aber auch jetzt muß sie, im Beginn jeder Reisezeit, noch einmal zuerst die kurzen Strecken wiederholen. Dies ist auch aus der Ursache nothwendig, sagt Köhne, daß viele Tauben erst das bis zum Frühjahre angesammelte überflüssige Fleisch verlieren müssen, bevor sie für die Anstrengungen der weitesten Flüge tauglich sind.

Am ergiebigsten zeigen sich die unverparten Täuber,

abgesehen von den jedesmaligen Eigenthümlichkeiten des einzelnen, für die Flüge; mit ihnen können dieselben auch früher begonnen und bis in die späteste Jahreszeit fortgesetzt werden.*)

Ganz naturgemäß ist der Verlauf der Brieftaubenabrichtung folgender: Ein großer Brieftaubentroß ist das Material, mit welchem begonnen wird. Dasselbe wird mit jeder ferneren Flugstrecke immer werthvoller an Gehalt und immer geringer an Zahl, d. h. mit anderen Worten, mit jeder zunehmenden Entfernung bleiben Tauben zurück, Kranke und Schwächlinge, Untaugliche u. drgl. Wenn die geringsten ausgemerzt und verloren gegangen sind, so bleibt immerhin noch eine beträchtliche Anzahl übrig, welche sich als mittelmäßig herausstellt. Die Liebhaberei unterscheidet hiernach — abgesehen von allen Rassen und Arten und nur den Werth der einzelnen Taube ins Auge gefaßt — **Leittauben** und **Spurtauben;** erstere, welche selbstständig den Heimweg in der möglichst weiten Entfernung finden, letztere, welche jenen nur folgen und ohne sie für die weiteren Flüge nicht

*) In diesem Jahre (1875) habe ich es mit einem verschnittenen Täuberich (Kapaun) versucht, und ich bin mit seinen Leistungen zufrieden. Jedenfalls ist das der erste dieserartige Versuch — und ich gedenke ihn erweitert fortzusetzen, denn er verspricht ja den Vortheil, daß der Brieftaubenliebhaber aller Umstände mit dem unerwünschten Hecken überhoben ist. H. Köhne.

brauchbar sind. Aus einer Schar von Einhundert Tauben wird man bei sachgemäßer Abrichtung und wenn die Rasse gut ist, etwa 9 bis 10, höchstens bis 15 Leittauben erziehen können. Wenn unter den übrigen dann noch 25 bis 30 gute Spurtauben sind, so kann man mit dem Ergebniß wol zufrieden sein. In den beiweitem meisten Fällen aber ist es viel ungünstiger. Leittauben, welche mehrmals weite Flugstrecken glücklich zurückgelegt und Prämien errungen haben, werden nur zu den höchsten Preisen verkauft. Von ihnen insbesondere verlohnt es sich, Listen über Stammbaum, Alter, Erfolge und Nachzucht u. s. w. zu führen. Manche vorzüglichen, sicheren Leittauben (also jedenfalls diejenigen, welche den besten Orientirungssinn, bezüglich das schärfste Auge haben) werden an Schnelligkeit von anderen, geringeren bedeutend übertroffen. Ein aufmerksamer Züchter wird daher, wenn möglich so verparen, daß eine sichere Leittaube mit einem Schnellflieger zusammenkommt. Einerseits kann er dadurch bei den Flügen eines solchen Pärchens die glänzendsten Erfolge erreichen und andrerseits wird er brauchbare Nachzucht erzielen.

Von einer vorzüglichen Leittaube verlangt man aber nicht nur, daß sie einzeln sicher zurückkehre, daß sie den ganzen Flug anführe, sondern auch, daß sie denselben gewissermaßen in Ordnung halte. Sie soll ebensowol beim Aufwerfen als auch späterhin unterwegs, wenn

durch Witterungseinflüsse, durch den Angriff eines Raubvogels, durch einen Schuß u. drgl. die Schar gesprengt worden, nicht ohne weiteres allein davon fliegen, sondern ihre Genossen wieder zu sammeln suchen, d. h. also solange kreisen, bis alle wieder beisammen und zum Weiterfluge bereit sind; dann erst soll sie die Richtung nach dem Flugziele einschlagen. Viele solche Tauben wird es freilich wol nicht geben und nähere Beobachtungen sind über dieselben noch nicht veröffentlicht.

Als die beste Zeit zum Beginn der Flüge wird für die südwestlichen Länder der Monat Mai erachtet. Aber auch im nördlichen Deutschland können wir mit denselben in der Mitte bis spätestens zum Ende dieses Monats anfangen. Dann sind die Nebel und Wetterschauer, welche im März und April noch häufig und störend auftreten, verschwunden und die Witterung ist gleichmäßiger, auch sind dann die beiden Bruten vollendet, die Jungen der letzten selbstständig und die Alten also reisebereit. Als die Endzeit der Brieftaubenübungen und Wettflüge betrachtet man den Monat September und nur im ausnahmsweise milden Herbst den Oktober. Eine Hauptursache der frühen Unterbrechung aller Uebungs- und Wettflüge liegt darin, daß in der Zeit vom Anfang des Monats Oktober bis zum Ende des Monats März das gefiederte Raubgesindel viel schärfer hinter den Tauben

her ist, als in der übrigen Zeit des Jahres. Namentlich in den Monaten Februar und März haben Falken und Habichte in der Nähe von Wäldern und ebenso innerhalb des Weichbildes großer Städte sich förmlich darauf eingeübt, auf Tauben zu stoßen.

In Belgien setzen manche Vereine ihre Konkurse zwar bis in den Dezember hinein fort und erfreuen sich wol der besten Erfolge, doch hängt dies vielfach von den Oertlichkeiten ab, besonders von der des Ausfluges, die dann nicht zu tief im Thale liegen oder durch einen Wald oder ein Gebirge, welche die Tauben zu überfliegen hätten, abgeschieden sein darf. Vor jedem Walde haben die Tauben Scheu, vermeiden ihn und überfliegen ihn nur höchst ungern — eben wol des darin hausenden Raubgesindels wegen. Von den ersten Probeflügen an bis zu den weitesten Konkursen veranstalten die Taubenliebhaber in Belgien alle derartigen Maßnahmen gesellschaftsweise und unter strenger Regelung durch Vereinsgesetze. Dies erscheint auch bei uns dringend wünschenswerth, um den nur als Spielerei anzusehenden Flügen aus allen Himmelsgegenden und der dadurch verursachten Verwirrung endlich ein Ende zu machen. Uebrigens beginnen in letzterer Zeit auch die deutschen Vereine einig und geschlossen ihre Flüge auszuführen.

Die Behandlung der Tauben, welche eine Reise antreten sollen, muß eine durchaus aufmerksame

sein. Jede einzelne wird genau untersucht, ob sie auch flugtüchtig ist. Tauben, welche still in einer Ecke sitzen, darf man von vornherein nicht aussenden; große Magerkeit oder auch umgekehrt übermäßige Fettfülle, sodann aber jede Krankheit oder Verwundung sind Hindernisse eines guten Fluges. Die äußerste Vorsicht ist beim Einsetzen der Täubinnen nothwendig; naht die Legezeit oder haben sie soeben gelegt oder füttern sie die Jungen noch mit Käsestoff, so dürfen sie nicht mitgesandt werden. Da die Täubchen eben keineswegs immer im reisetüchtigen Zustande sich befinden, so bilden naturgemäß die Täuber die beiweitem größere Mehrzahl der Reisetauben.

Die Vorbereitungen zu jedem Fluge sind, je nach der Anschauung des einzelnen Liebhabers, sehr verschiedenartig. Ein Lanzknecht aus München, Schildberger mit Namen, welcher zu Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts mehr als dreißig Jahre lang von Bajazet und dann von Tamerlan in der Gefangenschaft umhergeschleppt worden, behauptet, daß man den Brieftauben damals immer Zucker zwischen den Beinen befestigt habe. Nach einer andern alten Sitte wurden den Reisetauben vor dem Beginn des Ausflugs die Füße mit Essig gewaschen oder in Spiritus getaucht, damit sie unterwegs nicht baden sollten und dies thut man hier und da auch wol noch gegenwärtig. Zweckmäßiger ist die folgende Behandlung der Füße, welche

in neuerer Zeit fast überall üblich ist. Man reinigt dieselben durch Waschen mit schwach lauwarmem Wasser vorsichtig und sorgfältig von allem Schmutz. Keinenfalls darf man aber heißes Wasser hierzu nehmen, weil die Tauben sonst leicht erkältet werden und dann erkranken. Sind die Schmutzballen sehr erhärtet; so taucht man sie wol in Oel, welches den Ansatz am besten erweicht und loslöst. Nach dem Waschen werden die Füße mit einem weichen Tuche abgetrocknet und dann werden sie mit gutem, nicht ranzigen Provenzeröl schwach eingerieben. Manche Liebhaber entziehen den Tauben vor dem Auffluge das Futter, damit sie desto eiliger heimkehren sollen. Abgesehen aber von jenen alten, für jeden Gebildeten doch längst abgethanenen Maßnahmen, warne ich auch entschieden vor der letztern. Man sollte immer bedenken, daß die Taube zur Ueberwindung einer so großen Anstrengung aller Kraft bedarf und daß der Hunger doch wahrlich der letzte Sporn ist, der sie zur Heimkehr treibt. Bei ungünstiger Witterung oder in einer sehr weiten Entfernung ist die hungrige Taube nur zu leicht dem Untergange ausgesetzt. Ebenso unrichtig ist der Grundsatz, daß eine brütende Taube es an Hast und Schnelligkeit anderen zuvorthue.*) Allenfalls in einer geringen

*) Auch ich habe allerdings die Erfahrung gemacht, daß die Taube ungleich schneller zurückkehrt, wenn sie nistet, als dann, wenn sie keine Eier hat. Köhne.

Entfernung mag dies zutreffen; abgesehen aber von der Grausamkeit, die man durch Aussendung der Bruttaube doch zweifellos begeht, ist es auch erklärlich, daß dieselbe auf der Reise vorzugsweise leicht umkommt.

Auch die Versendung der Brieftauben hat sich im Laufe der Zeit wesentlich verändert und vervollkommnet. Ursprünglich wurden die Reisetauben in verdeckten Wagen (Planwagen) ausgefahren, dann vertrauten die Liebhaber ihre kostbaren Täubchen dem breiten Rücken eines Trägers an. Die Brieftauben wurden in einen Tragkorb gesetzt; dieser wurde dem Boten auf den Rücken gegeben und so ging es dann, mühselig langsam, aber sicher dem Aufflugsziele zu. Noch jetzt bezeichnet man von jener Zeit her die Taubenflüge nach jenem Verfahren, welches sich viele Jahre hindurch im Gebrauch erhielt; die belgischen Liebhaber sagen noch heutzutage: die Taube hat alle ‚Dragden' oder ‚Drachten' mitgeflogen. Späterhin gab man die Körbe mit den Reisetauben den Eisenbahnschaffnern mit oder sandte sie — wie dies wol auch gegenwärtig noch geschieht — an irgend eine bekannte und zuverlässige Persönlichkeit an dem betreffenden Aufflugsorte. Aber auch dies Verfahren hatte seine Schattenseiten. Jene Vertrauensmänner, gewöhnlich irgend ein Bahnbeamter, hatten doch in vielen Fällen nicht das rechte Interesse und Verständniß für die Brieftauben und so kamen die armen Reisenden dann nicht selten schlecht fort. (Diese Verhältnisse

sind ausführlicher noch in dem Abschnitt ‚Die Brieftaube im Frieden‘ geschildert.)

Deshalb ist es neuerdings fast überall Regel geworden, daß man die Brieftauben nur in Begleitung eines zuverlässigen Wärters aussendet, welcher die Thiere mit Sorgfalt und vollem Verständniß verpflegt. Wo es für den einzelnen Verein zu kostspielig ist, treten die Gesellschaften aus mehreren benachbarten Städten zu einem Provinzialbunde zusammen, dessen gemeinsame Kasse sodann die Kosten schon eher tragen kann. Diese Vereinigungen sind in Belgien allgemein üblich und sie sollten auch bei uns in Deutschland mehr und mehr ins Leben gerufen werden.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen gebe ich noch einmal kurz und übersichtlich zusammengefaßt die Anleitung für eine eigentlich rationelle, d. h. besser gesagt, sachgemäße und aussichtsreiche Abrichtung. Es ist erklärlicherweise durchaus falsch, die Bevölkerung eines Schlages oder gar die aller Schläge eines ganzen Vereins insgesammt zu Abrichtungs- und Wettflügen gleichsam über einen Kamm zu scheren.*)

*) Nach meiner Meinung sollte man, nachdem die Jungen mehrmals zusammen aufgeworfen sind, jede Taube einzeln aussenden, damit sie selbständig wird. Dies ist eine große Haupt-

Selbstverständlich darf ein Brieftaubenliebhaber sich die Mühe nicht verdrießen lassen, welche eine solche Abrichtung erfordert, wenn er hoffen will, in den Besitz vorzüglicher Tauben zu gelangen und sich diese zu erhalten. Die alten Tauben und sodann die jungen je nach dem Alter werden in verschiedene Flugabtheilungen geschieden. Mit den alten, erprobten macht man die kleinen, immer weiter zunehmenden Vorflüge rasch durch. Man verzeichnet sorgfältig das Eintreffen einer jeden einzelnen Taube und nun weiß man schon aus diesen Vorflügen ziemlich sicher zu ermessen, welchen Werth eine jede dieser Tauben hat. Weitere, wenn möglich einzelne Flüge ergeben dann auch die vollste Zuverlässigkeit (und damit den hohen Werth) jeder einzelnen solchen Leittaube.*) Inzwischen beginnt man mit dem großen Schwarm der Jungen der vorjährigen Zucht und dann mit denen von den diesjährigen Frühbruten. Von dem großen Troß wird eine beträchtliche Anzahl bereits in

---

sache, und wenn das Verfahren auch langweilig und mühsam erscheint, so ist es doch sehr zu empfehlen. Ortlepp.

*) Immer bleibt es aber wohlzubeachten, daß die am schnellsten fliegende Taube keinenfalls auch regelmäßig die beste Leittaube ist. Man sollte beide nicht verwechseln, wie es so oft geschieht. Köhne.

den kleineren Entfernungen ausbleiben. Diese verdienen die Bezeichnung Brieftauben keinenfalls und man verliert an ihnen weiter nichts, als freilich das Fleisch für die Küche. Man dehnt die Uebungsflüge mit den jungen Tauben nun allmälig in den S. 123 angegebenen Entfernungen aus, wodurch der Stamm der besten Brieftauben allerdings noch wol etwas an Kopfzahl verringert, aber auch jede einzelne Taube immer werthvoller wird.*) Bei den Uebungsflügen ist natürlich immer die gebührende Rücksicht auf alle Hemmnisse des Fluges zu nehmen, sowol auf die Oertlichkeitsverhältnisse, als auch auf die Witterungseinflüsse, es sei denn, daß man die Brieftauben auf Flüge mit Hindernissen einüben will, in welchem Falle die weiterhin inbetreff der Abrichtung

*) Bei einer derartigen sachgemäßen Abrichtung liegt der Hauptvortheil darin, daß die schlechteren Tauben ganz von selber ausgemerzt werden — was auch bei anderen Taubenrassen oft genug wünschenswerth erscheint. Mancherlei Ursachen bewirken es freilich, daß auch die besten Tauben leider nicht selten fortbleiben und dieser Uebelstand eben trägt die Schuld an dem hohen Preise der Brieftauben. Köhne.

Dies ist vornehmlich in Berlin und anderen ganz großen Städten der Fall. Ich werde weiterhin auf diese Thatsache und auf die dahin bezüglichen, Abhülfe versprechenden Maßnahmen, noch eingehend zurückkommen. Dr. K. R.

der Kriegsbrieftauben angegebenen Maßnahmen zu befolgen sind.

Ueber die Himmelsrichtung, aus welcher die Tauben am sichersten zurückkehren, sind die Meinungen getheilt. In Belgien glaubt man, daß dies der Süden sei und deshalb werden die Flugtauben dort fast nur von dieser Himmelsrichtung aus für die Flüge eingewöhnt.*) Abgesehen aber von jedem Vorurtheil, liegt dort der Vortheil jener Tour ganz einfach in der bestgelegenen Oertlichkeit. Hier hat die Taube stets nur ebenen Boden zu überfliegen, an der einen Seite begrenzt vom Meer, an der andern vom Gebirge; auch kommt ihr hier die förderlichste Windrichtung zu statten. Bedenkt man dazu, sagt Lenzen, daß seit einer langen

*) „L'Epervier" erzählt: Herr M. G. in Antwerpen hatte im Monat Oktober 1874 einem Liebhaber in Hamburg vier Tauben überlassen. Am 2. Juni 1875 (also nach vollen sieben Monaten), Abends gegen 7 Uhr, gelang es der einen zu entkommen und am 5. Juni flog dieselbe in den heimischen Schlag in Antwerpen ein. Eine Erklärung für diese staunenswerthe Thatsache ist wol hauptsächlich darin zu finden, daß die Taube zu denen gehörte, welche in der Richtung nach dem Süden hin abgerichtet worden. —

Immerhin lege auch ich hohes Gewicht darauf, daß die Abrichtung der Tauben aus einer ganz bestimmten, feststehenden Richtung her geschehen muß. Ob dies aber gerade der Süden oder eine andere Himmelsgegend sei, ist nach meinem Urtheil ganz gleichgültig, vorausgesetzt nur, daß im übrigen die Oertlichkeitsverhältnisse entsprechend sind. Dr. K. R.

Reihe von Jahren eben nur diese Bahn in Belgien für die Taubenflüge benutzt worden, sodaß fast an jedem Sonntage dort Tausende von Tauben in derselben Richtung und demselben Ziele zufliegen, so wird es wol erklärlich sein, daß gerade diese Flugrichtung die günstigsten Ergebnisse zeigt. Während also eine Taube die andre so gleichsam mit fortreißt, muß es einer andern Schar doch überaus schwer fallen, auf dem entgegengesetzten Wege die Heimat aufzufinden oder mit anderen Worten: die letzteren Tauben müßten doch außerordentlich taktfest und sicher fliegen, wenn sie sich nicht dazu verführen lassen sollten, die Richtung der ihnen immerfort entgegenkommenden einzuschlagen, bezüglich umzukehren. In allen diesen Umständen zusammen liegen also einerseits die oft genug angestaunten und wol auch angezweifelten Erfolge der belgischen Taubenwettflüge begründet, andrerseits aber auch die Schwierigkeit, bzl. Unmöglichkeit: in einer andern Flugrichtung dort Erfolge zu erreichen.

Um so lobenswerther und erfreulicher ist es, daß die meisten unserer deutschen Vereine, sei es in der Einsicht der soeben dargelegten Verhältnisse, oder dem Vorurtheil trotzend, selbstständig nach anderen Richtungen, also nicht dem alten Schlendrian südwärts hin folgend, ihre Taubenflüge veranstalten und daß sie mit den Flügen aus dem Osten und Nordosten, so besonders die Rheinischen Vereine von Berlin und Hamburg aus,

durchaus gute Ergebnisse erreicht haben. Nach dem Jahresberichte (1874) des Vereins „Columbia“ in Köln will man freilich wiederum festgestellt haben, daß die Flüge in nördlicher Richtung immer von den geringsten Erfolgen und von der größten Unsicherheit gewesen.*) —

Meine Ueberzeugung geht indessen dahin, daß die Ergebnisse aller Taubenflüge überhaupt garnicht von der Richtung, sondern lediglich von der mehr oder minder günstigen Oertlichkeit, von der Witterung und mancherlei Zufällen abhängen. Vor der Wahl eines Flugweges, auf welchem es sich um jährlich zu veranstaltende Wettfliegen handelt, sollte man es sich jedesmal angelegen sein lassen, das ganze Gebiet, welches von den Tauben zu durch- oder richtiger zu überfliegen ist, vorher auf das sorgfältigste zu untersuchen und eine Richtung, die durch Gebirge, Waldungen, große Gewässer oder auch sehr große Städte besondere Gefahren birgt, wenn möglich zu vermeiden.

Kaum bedarf es des Hinweises, daß jede Brieftaube ganz entschieden nur nach einer Richtung hin benutzt werden kann. Keinenfalls läßt sie sich beliebig hin- und zurückschicken, sondern sie folgt nur, wie vorhin erörtert, ihrer Heimatsliebe und eilt zurück zu ihrer Heimstätte, dem Taubenschlage oder dem heimatlichen Herd, gleichviel wo derselbe und wie er beschaffen sei.

*) In dem Abschnitte, welcher von den Wettflügen handelt, komme ich auf die deutschen Vereine noch besonders zurück.

Die Brieftaube im Kriege.

Die Liebhaberei für Brieftauben war es bekanntlich, welche der Weltstadt Paris in den schweren Zeiten der Belagerung im Winter 1870/71 ein wichtiges Hülfsmittel zu bieten vermochte.

Bereits beim Nahen der deutschen Heere stellte sich der damalige Präsident der Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „Hoffnung“ (Société l'Espérance), Herr Cassier, der Regierung der Nationalvertheidigung mit etwa dreihundert Brieftauben zur Verfügung; allein er wurde von den untergeordneten Beamten mit Spott und Hohn abgewiesen und erst, nachdem die Belagerung schon Thatsache geworden und die günstigste Zeit versäumt war, gelang es ihm, den General Trochu für sein Anerbieten zu gewinnen. Cassier, Dérouard und van Rosebeke richteten nun unter Leitung des General-Postdirektors Rampont den Brieftauben-Postdienst ein, jedoch mit einer viel geringeren Anzahl der geflügelten Boten, weil die meisten Taubenliebhaber und Besitzer Paris längst verlassen hatten. Dagegen konnten alle Hülfsmittel der Technik, die Paris gewährte, und die Vorliebe, mit welcher man sich daselbst schon seit Jahrzehnten mit der Luftschifffahrt beschäftigte, das geeignete Material und Personal in ausreichendster Weise bieten. Bei der lebhaften Unterstützung, welche die Verwaltung an der Privat-

Industrie und Spekulation fand, konnte der Luftpostdienst schon am 23. September 1870 seinen Anfang nehmen, und trotz der Ungunst der Jahreszeit konnte er ohne Unterbrechung bis zur Einnahme von Paris fortgesetzt werden.

Cassier war der erste, welcher im Oktober des Jahres 1870 mit 32 Brieftauben einen Luftballon bestieg und, nachdem er vor Metz innerhalb des Bereichs der deutschen Armee hinabgekommen und beinahe in Gefangenschaft gerathen wäre, doch glücklich in Tours anlangte. Hier wurde nun von dem Postdirektor Steenackers die Brieftaubenpost eingerichtet, indem man die Depeschen, damals bereits photographisch verkleinert, den Tauben anheftete. Der geringen Taubenzahl wegen mußte man mit denselben aber sehr sparsam umgehen, deshalb gelangten nur verhältnißmäßig wenige geflügelte Boten nach Paris und die Taubenpost entsprach daher den gehegten Erwartungen keineswegs. Vom Ende des Monats Oktober bis Mitte Novembers kamen gar keine Tauben in Paris mehr an. „Was die Tauben anbetrifft, unsere kostbarste Hülfe, so fehlt uns dieselbe heute fast vollständig infolge der strengen Witterung. Versuche, sie abgehen zu lassen, sind mehrfach wiederholt worden, aber die Kälte und der Schnee sind für unsere Vögel eine schreckliche Plage, wir könnten sie ohne jeden Nutzen verlieren ...“ So klagte Frankreichs Diktator, Gambetta, kurz vor dem Beginn

des Bombardements von Paris. Deshalb wurden sodann wiederum zwei Ballons, der ‚Niepce' und der ‚Daguerre' emporgesandt, in welchen sich acht Personen und unter ihnen der Photograph Dagron nebst Brieftauben und photographischen Apparaten befanden. Der eine von diesen Ballons wurde herabgeschossen und fiel preußischen Reitern in die Hände, während der andre und in ihm der Photograph sich in eine Höhe von 1500 Meter gerettet hatte. Ich gebe die Schilderung des weiteren Verlaufs in einer Darstellung, zu welcher ich die Angaben aus deutschen, französischen und belgischen Quellen, insbesondere aus der Wiener Zeitung „Neue freie Presse", entnommen habe:

Nach mehrstündiger Fahrt, als die Verfolger außer Sicht und andere deutsche Truppen ebenfalls nirgends zu bemerken waren, gingen die Luftschiffer zur Erde nieder und zwar absichtlich mit der bedeutenden Geschwindigkeit von 10 Meter in der Sekunde, um noch Zeit zur Rettung zu gewinnen, falls sie dennoch entdeckt und verfolgt sein sollten. Diese Vorsicht war nicht unnütz. Nachdem die Reisenden von ihrem luftigen Gefährt 2 Kilometer weit geschleift und an dem Schnürwerk beinahe erhängt worden, war es ihnen kaum gelungen, von den hülfreichen Händen herbeieilender Landleute unterstützt, festen Boden zu gewinnen, als auch schon preußische Reiterei heransprengte. Nur

durch rasches Abwerfen ihrer Kleider und durch Anlegen bereitwillig dargebotener Bauernblusen vermochten die Ankömmlinge sich unkenntlich zu machen und im Volkshaufen das Städtchen Vitry-le-Français zu erreichen, jedoch nicht ohne einen Theil der Apparate einzubüßen, welchen die Reiter mit Beschlag belegten. Neun Tage der Angst und Flucht, der Aufregungen und Seelenkämpfe, der Fährlichkeiten und Abenteuer folgten nun, während welcher die Reisenden, diesmal nicht hoch über, sondern unmittelbar auf der heimischen Erdoberfläche den Weg bis Tours mit schließlich glücklichem Erfolge zurücklegten. Zum Theil dankten sie ihn der eigenen Unerschrockenheit und Schlauheit, zum weitaus größern Theile jedoch verdankten sie ihn dem patriotischen Zusammenwirken der Bevölkerung, besonders der Bürgermeister und Pfarrer, welche sie verbargen, insgeheim weiterbeförderten und mit dringenden Empfehlungsbriefen versahen. Mitten durch den vom Feinde besetzten Landestheil, hatten sie so den Weg nach Tours gefunden, wo sie am 21. November anlangten.

Der Photograph Dagron machte nun in wirklich bewundernswerther Weise von der photographischen Verkleinerung, Photomikroskopie, Gebrauch und ermöglichte dadurch, daß er nicht auf Papier, sondern auf eigens präparirte, durchsichtige Häutchen die verkleinerten Depeschen photographirte, außerordentliche

Vortheile. Er stellte die volle Seite einer großen Zeitung („Journal officiel“ der Regierung von Tours) auf dem sechsten Theile eines Quadratzolles dar. Zehntausend Depeschen nahmen den Raum einer Handfläche ein. Ein solcher Taubenbrief war 3,9 (1 1/2 Zoll) lang und 3,3 (1 1/4 Zoll) breit. Jede Taube konnte achtzehn derartiger Häutchen in einem Gesammtgewicht von 1/2 Gramm ohne besondere Beschwerde tragen, deren jedes etwa 3000 Depeschen enthielt, welche, mit Hülfe des elektrischen Lichts vergrößert, einen Stoffinhalt von 12—16 Folioseiten einer großen Zeitung hatten, so daß ein solcher beschwingter Briefträger in der Regel 70,000 Worte zu übermitteln vermochte. Dazu ließ sich die photographische Aufnahme, trotz der trüben Wintertage, so schnell ausführen, daß die um 12 Uhr Mittags übergebenen Depeschen schon Abends um 5 Uhr zur Versendung bereit waren. Um den sichern Empfang zu erzielen, wurden dieselben mehrfach, die meisten zwanzigmal und die wichtigsten sogar fünfunddreißig- bis vierzigmal vervielfältigt abgesandt. Man hat im ganzen 354 Tauben von Paris vermittelst der Luftballons hinausgebracht; von ihnen gelangten jedoch nur etwa einhundert glücklich wieder heim, diejenigen mitgezählt, welche die Reise zwei- und selbst dreimal erfolgreich gemacht haben. (Eine Taube des Herrn Dérouard soll sogar sechsmal mit Depeschen beladen glücklich heimgekehrt sein.) Wenn eine einzige Taube,

ruft der Berichterstatter im „Journal scientifique“ aus, der französischen Regierung in Tours in mehrmaligen Flügen 3500 Depeschen, jede zu etwa 20 Wörtern beförderte, wie verdient hat sich dann ein solches Thier gemacht! Von der Gesammtzahl von 115,000 und alle Kopien mitgerechnet $2^1/_2$ Millionen Depeschen, welche abgesendet worden, gelangten freilich nur 52 Serien nach Paris.*) Dieses doch immerhin glückliche Ergebniß beruhte vorzugsweise darin, daß die Brieftauben hauptsächlich auf der ihnen längst bekannten ‚Rennlinie‘ Paris-Orléans-Blois-Tours-Poitiers zu fliegen hatten. Es ist bekannt, daß durch die Brieftauben nicht allein die politischen Depeschen der Regierung, sondern auch die des Privatverkehrs, also Briefe aller Art und selbst Nachrichten und Anweisungen des Handels und Geldmarkts vermittelt wurden.

Als die Regierung der National-Vertheidigung ihren Sitz in Bordeaux hatte, ereignete sich ein interessanter Vorfall, welcher auf die Thätigkeit der luftigen Postdienst-Einrichtung ein helles Schlaglicht wirft. Dagron, welcher der Regierungs-Delegation auf ihrer Wanderung treu zur Seite blieb, hatte zwar seitens der Photographen in Bordeaux sich allezeit bereitwilliger Unterstützung zu erfreuen, konnte jedoch trotz-

*) In dem Abschnitt, welcher von den Hülfsmitteln der Brieftaubenpost spricht, gebe ich noch eine eingehende Schilderung des Verfahrens der Depeschen-Herstellung und Versendung.

dem gewisse unentbehrliche, chemische Präparate weder von diesen noch anderswoher aus Frankreich erhalten; denn die einzige Bezugsquelle lag in Paris. Er sendete darum am 18. Januar eine Depesche um diese Chemikalien durch die Taubenpost an Poullenc und Wittmann nach Paris und am 24. Januar — also in der kurzen Frist von nur sechs Tagen — hatte er in seinem Atelier in Bordeaux das Gewünschte in Händen. Der Luftballon hatte ihm flugs das gebracht, was die Brieftaube bestellt. In zwölf Stunden war von letztrer der Weg von Poitiers nach Paris zurückgelegt worden. Eine solche Leistung kann auch bei friedlichen, bestgeregelten Verkehrs-Verhältnissen durch Telegraph und Bahn nicht merklich übertroffen werden.

In Metz hatte man ebenfalls selbstständig begonnen, Luftballons mit Briefschaften auszusenden und zwar war der Genieoberst Goulier zuerst auf diesen Gedanken gekommen. Man ließ fast wöchentlich einen Ballon steigen. Der Umfang desselben war nur etwa 50 Kubikmeter. Er trug 30,000 auf Zigarrettenpapier geschriebene oder gedruckte Briefe und Depeschen. Eine mit Postmandat auf 100 Frank lautende, an der Seite des Ballons angebrachte Anweisung machte es gegen diese Belohnung dem Finder zur Pflicht, den Inhalt an das nächste Postbüreau abzugeben. Das Briefpacket war durch Umhüllung mit Kork gegen Nässe

gesichert und konnte, auch wenn es ins Wasser fiel, dennoch weitere Beförderung erlangen.

Diese wichtige Dienstleistung, welche die Brieftaube in dem letzten Kriege gewährt hat, ist aber keineswegs ohne Beachtung geblieben. Da leider, trotz aller Bildung, trotz der humanen Bestrebungen und des Wetteifers der Völker auf allen Gebieten des Wissens, der Künste und Gewerbe in unsrer Zeit — die Staaten dennoch immer kriegsgerüstet einander gegenüberstehen müssen, so ist es den Regierungen allerdings nicht zu verdenken, daß sie alle Mittel und Wege zur Verbesserung ihrer Kriegshülfsmittel soviel als möglich zu vervollkommnen suchen. So wollen es die Franzosen nicht mehr darauf ankommen lassen, daß die Liebhaberei einzelner Taubenfreunde ihnen vorkommendenfalls wiederum nur zufällig aus der Noth helfe. Sie wollen vielmehr eine großartige Brieftaubenzucht in der weiterhin geschilderten Weise einrichten.

Aber auch die Deutschen haben die Bedeutung der Brieftaube als Kriegshülfsmittel erkannt. Vonseiten der obersten deutschen Militärbehörde ist die Zucht und Abrichtung der Brieftauben im nicht minder weitreichenden Umfange ins Auge gefaßt, und man darf wol die Erwartung hegen, daß diese Maßnahmen, sowol an Großartigkeit als auch an praktischer Berücksichtigung, einerseits aller lokalen und strategischen Verhältnisse und andrerseits der in der Natur des

Vogels liegenden Vortheile, die aller übrigen Länder erreichen, wenn nicht übertreffen werden.

Die Taubenschläge der deutschen Militär-Verwaltung sind im allgemeinen in folgender Weise eingerichtet. Es sind niemals besondere Häuschen oder Schläge, sondern Bodenräume, wie solche in den zu den Festungen gehörenden Baulichkeiten stets vielfach und passend sich zeigen. Ein solcher Raum ist durch Lattenverschläge in Abtheilungen geschieden, welche je nach der Größe der ganzen Räumlichkeit einen größern oder geringern Umfang haben. Bei einer Breite des Raumes von 2—3 Meter sind die Querverschläge in etwa 2 Meter Weite angebracht. Wenn der Schlag jedoch viel breiter ist, so wird er zunächst der ganzen Länge nach getheilt und diese beiden Abtheilungen werden dann gleicherweise in lauter kleine Abtheilungen geschieden. Diese Abtheilungen, welche zusammen den eigentlichen Taubenschlag bilden, stehen mit einander durch kleine, am Fußboden befindliche, mit Fallgitter versehene Thürchen von 40 cm. Höhe und 20 cm. Breite in Verbindung. Diese Einrichtung, welche sich von Belgien aus bei den Liebhabern aller Länder eingebürgert, hat folgenden Zweck. Die Theilung durch die Lattenverschläge geschieht, damit die Tauben nicht frei im Schlage herumfliegen und sich die Schwingen zerschlagen

oder die Flügelgelenke zerstoßen können; zugleich ist sie nothwendig, um die Tauben für die Abrichtung und die Flüge ohne große Mühe einfangen zu können. Sie werden nämlich ganz vorsichtig aus den vorderen Räumen in den hintersten gejagt und hier können sie, wenn die Gitterthüren geschlossen sind, ohne große Beängstigung mit der Hand gegriffen und in die Reisekörbe gebracht werden. Dabei haben die Tauben, namentlich wenn der Schlag recht groß ist und sämmtliche Abtheilungen durch stets offene Thürchen Durchgang gewähren, völlig hinreichenden Raum zur Bewegung und dadurch, daß sie nicht durch den ganzen Schlag freifliegen können, werden sie viel zahmer und zutraulicher. Läßt man zwischen den Abtheilungen aber die größeren Thüren offen, so daß die Tauben dennoch fliegen können, so stoßen sie in der Hast nicht selten gegen die Latten an und beschädigen sich die Flügel oder noch schlimmer die Schultern, wodurch Lähmung eintritt, von der man sich nicht zu erklären weiß, woher sie gekommen und die man wol gar für eine epidemische Flügelkrankheit hält. Zugleich kann man in den verschiedenen kleineren Räumen den Winter hindurch die Geschlechter von einander trennen.

Die innere Ausstattung des Militär-Taubenschlags ist sehr einfach. Der ganze Raum ist durch Bretter verschalt, auch die innere Fläche des Ziegeldachs, und in passender Weise sind an einer Wand die

Brutzellen angebracht, deren Vorderseite und Seitenwände durch senkrecht stehende Vergitterung hergestellt sind. Die Einrichtung der Nestzellen ist im allgemeinen die S. 78 beschriebene und die Stätte zum Bau des Nestes bildet lediglich der Bretterboden des Nestspinds. Vor jedem Ausfluge, deren der Schlag gewöhnlich zwei hat und der in einem halb nach innen, halb nach außen stehenden Käfige besteht, befindet sich draußen der allbekannte Fangkorb, während die nach innen mündende Seite durch das im Abschnitt ‚Die Hülfsmittel der Brieftaubenpost' beschriebene Gabel- oder Scheerengitter geschlossen ist. Außerdem ist noch ein besondrer kleiner Verschlag als Krankenkammer eingerichtet, und jede erkrankte oder auch nur verdächtige Taube wird sofort eingefangen und hierher gebracht, damit niemals eine ansteckende Krankheit ausbrechen und sich verbreiten kann. Jeder militärische Brieftaubenschlag wird von einem Wärter versehen, welcher unter der Beaufsichtigung eines höhern Militärbeamten steht. Für sämmtliche Militär-Taubenschläge des deutschen Reiches ist eine sehr genaue Vorschrift (Instruktion) über Wartung, Zucht und Abrichtung der Brieftauben gegeben, welche der Direktor des zoologischen Gartens von Berlin, Herr Dr. Bodinus, aufgestellt hat. Unsere Anleitungen (s. S. 75 bis 122) stimmen im wesentlichen mit derselben überein.

Der betreffende Wärter gelangt von außen, d. h.

von dem übrigen Theile des Bodens aus, zu jeder Abtheilung durch eine Thür und ebenso sind zwischen den einzelnen Abtheilungen kleine Rollthüren vorhanden. Jeder Schlag wird auf das sorgfältigste sauber erhalten und die Verpflegung geschieht streng nach Vorschrift. Alle Geräthschaften sind in zweckmäßigster Weise angeschafft. Die Fütterung besteht in einem Gemisch von halb Weizen und halb Gerste nebst ein wenig Mais zum Nachfutter.

Die Bevölkerung einer jeden solchen Station soll etwa 200 Köpfe betragen. Jede Taube ist genummert; der Täuber trägt die ungerade, seine Täubin die nächstfolgende gerade Zahl. Mit derselben werden die Tauben nebst den Anfangsbuchstaben der Station abgestempelt und gleicherweise wird die Nistzelle mit den Nummern des Pärchens versehen. Hierdurch ist die Uebersicht der Nachzucht eine einfache und zuverlässige. Jede junge Taube wird, sobald sie das Alter von drei Monaten erreicht hat, in eine Liste eingetragen und zwar unter Angabe der Abstammung, des Alters, Geschlechts und der Farbe und die Leistungen der Taube werden nach jedem Fluge hinzugefügt. Alljährlich mit dem Beginn der Flüge wird das Verzeichniß erneuert.

In Hinsicht der Bevölkerung dieser Militär-Taubenschläge wird eine geheimnißvolle Zurückhaltung beobachtet, welche auch wir nicht verletzen dürfen. Soviel aber ist bekannt, daß einerseits vorzügliche, erprobte Flug-

tauben erworben sind und daß andrerseits die Züchtung in durchaus sachgemäßer Weise betrieben wird. Die Zuchttauben sind übrigens von den Flugtauben gesondert; erstere werden natürlich stets im Raum behalten und dürfen vom Februar bis Mai, nach der, Seite 155 besprochenen, uralten, belgischen, neuerdings aber fast allenthalben eingeführten Sitte, in jeder Brut nur ein Junges aufbringen.

Weitere Mittheilungen stehen uns nicht zu Gebote, da die deutsche Militärverwaltung der doch erst im Werden begriffenen Kriegs-Brieftaubenpost gegenüber ein wohlberechtigtes Schweigen bewahrt. —

Die französische Kriegsbrieftauben-Zucht.

In dem ersten Bericht, welchen La Perre de Roo dem französischen Kriegsminister vorgelegt, spricht er die Meinung aus, daß die Flugtauben, welche für bestimmte Touren dressirt werden, garnicht zum Nisten gelangen dürfen, daß man vielmehr andere Tauben zur Bevölkerung der Taubenhäuser halten müsse. Er schlägt vor, daß im Pariser Akklimatisationsgarten unter der Direktion des Herrn Geoffroy de Saint-Hilaire ein sehr großartiges Taubenhaus lediglich für den Zweck der Zucht eingerichtet werde. Jede Festung Frankreichs soll mit 1000 Brieftauben ausge-

stattet, außerdem sollen zwei Generalstationen, jede mit 25,000 Tauben errichtet und im ganzen sollen 100,000 Brieftauben zur Bevölkerung aller in Frankreich vorhandenen Militär-Brieftaubenhäuser angeschafft werden. Bei einem Beginn mit 4000 Paar Tauben lasse sich, sagt er, diese Bevölkerung in fünf Jahren ohne Zweifel erzielen.

Von den nur zur Hecke gehaltenen Tauben sei eine Vermehrung von vier jungen Pärchen von jedem einzelnen Paare anzunehmen; zwar ist die Ertragsfähigkeit der Tauben bekanntlich viel stärker, allein es müsse dem Umstande Rechnung getragen werden, daß die Fortpflanzung im geschlossenen Raume durch unfruchtbare Eier und sterbende Junge nur zu bedeutsam beeinträchtigt werde. Mit aller Entschiedenheit dringt er also darauf, daß im Akklimatisationsgarten eine Brieftaubenzucht von 4000 Paar hergestellt, deren Zuchtstamm nach Ablauf jener fünf Jahre verringert werden könne.

Schon im Nest müssen die jungen Tauben mit der Nummer ihrer Eltern gezeichnet werden, damit man die Ergebnisse der Zucht verfolgen und unglücklich heckende Pärchen anderweitig verparen oder ganz abschaffen könne. Die jungen Tauben dürfen nicht später als im Alter von sechs Wochen bis zwei Monaten nach den Festungs-Taubenhäusern versetzt werden. Nach einer Gefangenschaft von zehn Tagen kann ihnen dann

die Freiheit gegeben werden. Gut ist es, sie täglich eine Stunde lang in einem Käfige zu halten, von welchem aus sie die Außenseite ihres Taubenhauses überschauen können.

Mehr als 50 Paar Tauben sollte man niemals in einem Schlage beisammenhalten. —

Sonderbarerweise hat nun aber die französische Regierung, nachdem es durch die Zeitungen in alle Welt posaunt worden, in welchem überaus großartigen Maßstabe die Kriegsbrieftaubenzucht in Frankreich ins Leben gerufen werden sollte, die Geschichte wieder einschlafen lassen. Wol weiß man, daß eine Anzahl vortrefflich ausgestatteter Brieftaubenschläge gewissermaßen geheimnißvoll eingerichtet worden, allein dies ist doch mehr privatim und nur unter pekuniärer Unterstützung der Regierung geschehen. Die eigentlichen, weitreichenden Unternehmungen aber, für welche La Perre de Roo Propaganda macht, sind bis jetzt völlig im Sande verlaufen. Noch schlimmer aber; die Angelegenheit findet jetzt weder bei der Regierung, noch bei dem großen Publikum eine lebhaftere Betheiligung. La Perre de Roo müht sich nun förmlich krampfhaft ab, um wenigstens die städtischen Behörden von Paris und die ganze Bevölkerung für die Liebhaberei zu interessiren. In einem Aufrufe erbietet er sich, jedem Mitgliede des Pariser Akklimatisations-Vereins, jedem Mitgliede des Thierschutz-Vereins und jedem Leser der Zeitschrift

„L'Acclimatation“ ein Pärchen belgischer Brieftauben bester Rasse kostenlos zu überlassen, unter der Bedingung, daß ein jeder derartiger Liebhaber die Verpflichtung eingehe, einen Taubenschlag für 20 Pärchen nach seinem Plane zu errichten. Er giebt sodann die Anleitung zur zweckmäßigsten Herstellung eines solchen.*)

Sodann wendet er sich dringend an die Behörden der Städte mit der Bitte, daß sie Hülfsgelder und Prämien für die Brieftauben-Wettflüge bewilligen mögen. Er weist auf die Freigebigkeit der Städte

---

*) Um 15 bis 20 Paar Tauben in geeigneter Weise zu beherbergen, muß man einen Taubenschlag von 15 Kubikmeter Größe haben. Es ist wahr, daß 1 Kubikmeter für zwei Paar Tauben genügend wäre, doch ich kann keinenfalls rathen, mit dem Raum zu sparsam zu sein, denn außer anderen Uebelständen tritt, wenn die Tauben in zu großer Anzahl beengt zusammen wohnen, namentlich der ein, daß sie sich auf das wüthendste befehden und einander in den Bruten stören. Den Ausflug nach Osten halte ich für den günstigsten, denn die Wärme der ersten Stralen der aufgehenden Sonne ist für die Tauben sehr wohlthätig, während vom Norden aus die große Kälte, ebenso wie der Regen, welchen der Westwind hier immer mit sich führt, ihnen schädlich sein würde. Die innere Einrichtung eines solchen Taubenschlages ist ebenso einfach als von geringen Kosten: 20 bis 25 Nistzellen à 4 Frank, 50 Nester von Steinmörtel, 25 Fr. das Hundert, 4 Sitzstangen à 1 Fr., 1 Krippe von Zink 5 Fr., 1 Trinknapf von Halbporzellan 5 Fr.; dazu noch ein Käfig von Messingdraht, außerhalb angebracht, 25 Fr., im ganzen also 150 bis 175 Fr.

(und Privaten) in Belgien hin, dann schildert er in glühenden Farben die Noth des Krieges und die unendlich wichtigen Dienste, welche die Brieftaube in derselben geleistet, und nun gemahnt er daran, daß man doch nicht dies alles vergessen und diese Angelegenheit vernachlässigen dürfe — denn immer wieder drohe der Krieg und Regierung und Volk sollten doch ja der ernsten Verpflichtung sich bewußt sein, daß sie sich nicht von den ihnen feindlich gegenüber stehenden Völkern überflügeln lassen.*) Die Staats-

*) Bei Gelegenheit einer Besprechung der von deutschen Brieftaubenliebhaber-Vereinen veranstalteten Wettflüge von französischen Aufflugsorten her (über dieselben ist weiterhin noch Näheres mitgetheilt) läßt sich La Perre de Roo zu einem Aufruf hinreißen, welchen wir hier im wesentlichen mittheilen wollen, weil er eine Ergänzung zu unserer Schilderung S. 139 ff. giebt, wie eine solche bisher noch nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen war. Einige dabei nicht zu vermeidende Wiederholungen bitten wir entschuldigen zu wollen:

„Trotz aller Versicherungen der Zeitungen, daß die Weltstadt Paris niemals eingeschlossen werden könnte, geschah dies im Jahre 1870 dennoch. Der furchtbare Eisengürtel war ein so undurchdringlicher, daß die Bevölkerung während der langen Zeit von fünf Monaten wie in einem Grabe von der Außenwelt getrennt war. Auch der herrliche Gedanke des Postdirektors, den Luftballon (dessen erster am 23. September von den Höhen des Montmartre unter dem rasenden Beifallklatschen des Volkes aufstieg), zu benutzen, konnte keine Erleichterung gewähren, denn er brachte ja nur Nachricht hinaus, keine hinein. Da erboten sich fünf Mitglieder einer Taubenliebhaber-Gesellschaft in Paris, und zwar die Herren Cassier, Louis van Roosebeke, Gustave

wie auch alle Behörden der Städte haben also ganz entschieden die Pflicht, die Brieftaubenliebhaberei in thatkräftiger Weise zu unterstützen, einerseits durch

---

Traclet, Robécourt und Thomas dazu, vermittelst Ballons die Stadt zu verlassen, Brieftauben mitzunehmen und dieselben in der Provinz, mit Depeschen versehen, heimfliegen zu lassen. Diese Vorschläge wurden von Herrn Chassinat, dem Vorsteher der Postverwaltung, mit Begeisterung angenommen und bald verließen jene Herren nebst verschiedenen anderen in zahlreichen Ballons hintereinander Paris und stellten sich in der Provinz der Regierung der National-Vertheidigung zur Verfügung. Sie wetteiferten an Kühnheit und Eifer in der Erfüllung ihres gefahrvollen Unternehmens und ihre persönliche Aufopferung für das Vaterland verdient das höchste Lob. Die mit Depeschen belasteten Tauben wurden vermittelst eines Eisenbahnzuges, welcher nur einen Wagen führte, auf den vom Rost zernagten Schienen und mit der Geschwindigkeit von 70 Kilometer in der Stunde möglichst nahe nach dem belagerten Paris zu, bis in die unmittelbare Nähe der feindlichen Vorposten gebracht und hier fliegen gelassen. Das kühne Unternehmen wurde an jedem Morgen mit derselben Kaltblütigkeit wiederholt. Jene Männer setzten vierundvierzigmal ihr Leben unter den zischenden Flintenkugeln des Feindes auf das Spiel, um 212 Brieftauben auffliegen zu lassen, welche beladen mit 115.000 amtlichen Depeschen nebst einer Million von Briefen und Postmandaten über den Häuptern des Feindes fort der geängstigten Bevölkerung von Paris neues Leben, neue Hoffnung brachten.

Nach einer solchen persönlichen Aufopferung und nach so vielen und hochwichtigen dem Vaterlande geleisteten Diensten sollten — so müßte man wol glauben — die Taubenliebhaberei und ihre Träger doch auf den Dank, namentlich aber auf die fortwährende Hoch- und Wichtigschätzung vonseiten des ganzen Volkes zählen dürfen.

Spendung von Prämien für die Wettflüge und andrerseits durch Unterstützungen der unbemittelten Liebhaber, welche dann ihre Tauben im Notfall der Regierung zur Verfügung stellen müßten.

Das erheblichste Hinderniß einer lebhaften Entwickelung der Brieftaubenliebhaberei in Frankreich, bzl. in Paris ist das mangelnde Vermögen der meisten Personen, welche sich mit den Brieftauben beschäftigen. Diese Männer, welche soviel Muth und Patriotismus während der Belagerung gezeigt, haben im allgemeinen

---

Allein nach Aufhebung der Belagerung wurde den fünf Taubenliebhabern einfach gedankt und jene Tauben wurden auf einer Versteigerung für 20 Sous das Stück verkauft!!

Ich bin nun aber der Meinung, daß der von Schwärmern geträumte, ewige Weltfriede nichts weiter als Hirngespinst ist und daß es viel klüger wäre, sich für alle Fälle vorzubereiten. Da sehe man nur die Preußen an; sie haben militärische Taubenschläge errichtet in den Städten und Festungen Berlin, Metz, Straßburg, Köln, Hamburg, Minden u. a. m. Und die deutschen Behörden haben in allen bedeutenderen Orten des ganzen Reichs zur Begründung von Liebhaber-Gesellschaften aufgefordert.

Was nun aber unser Erstaunen in hohem Maße erregen muß, ist, daß die Preußen sogar in Frankreich ihre Tauben fliegen lassen; — ohne Zweifel eine Vorsichtsmaßregel.

(Herr La Perre de Roo theilt sodann die Ergebnisse der Wettflüge der rheinischen Vereine vom Jahre 1875 mit, welche unsere Leser in dem Abschnitt ‚Die Brieftaube im Frieden‘ ebenfalls verzeichnet finden).

Ich empfehle der Obrigkeit von Paris, beschließt er seine dringende Mahnung, das Beispiel, welches die deutschen Behörden geben, wohl zu erwägen und nachzuahmen.

viel mehr gute Absichten als Mittel, um dieselben auszuführen zu können. Daher ist es die Pflicht der Stadtverwaltung, denselben zu Hülfe zu kommen, ihnen den Einkauf der besten Rassetauben zu ermöglichen und sie für die Zeit zu entschädigen, welche für die Abrichtung der Tauben aufgewendet werden muß. Die Stadt Paris sollte die Verpflichtung anerkennen, jährlich mindestens eine Summe von 10,000 Frank zur Hebung der Brieftaubenliebhaberei auszusetzen. Thut sie dies nicht, so macht sie sich zweifellos der Sorglosigkeit und Unvorsichtigkeit schuldig.

Um dieser Sache allgemeinen Eingang im Volke zu verschaffen, schlägt er sodann vor, daß vorzugsweise die Frauen sich mit der Verpflegung der Tauben beschäftigen mögen; denn einerseits sei die Versorgung dieser Hausvögel nur eine geringe Mühe und andrerseits sei die weibliche Pflege insofern zweckmäßiger, als die männlichen Taubenversorger, jetzt bei der allgemeinen Wehrpflicht, im wirklichen Kriegsfall den Thieren leicht entzogen werden könnten, was bei den Frauen doch nicht der Fall sei. Im übrigen preist er die Brieftaubenzucht als kostenlos und einträglich und zwar thut er dies mit förmlicher Begeisterung.

Die Abrichtung der Kriegsbrieftauben.

Für die militärischen Aufgaben, welche die Brieftaubenzucht sich stellen muß, treten einige Gesichtspunkte als ganz besonders bedeutungsvoll hervor. Hier darf nicht, wie bei der bloßen Liebhaberei, die erste, beste, günstigste Flugstrecke gewählt werden, bei welcher man Gebirge, Waldungen, große Gewässer u. drgl. sorgfältig vermeiden kann, sondern hier kommen lediglich die strategischen Gesichtspunkte in Betracht, von denen aus es nothwendig erscheint, ein bestimmtes Flugziel zu erreichen, welches daher eingeübt werden muß, auch wenn es noch so viele Schwierigkeiten bietet. Mit einsichtiger und verständnißvoller Behandlung der Tauben wird man in dieser Hinsicht selbst scheinbar unmögliche Aufgaben zu lösen vermögen.

Bei aufmerksamer Beachtung aller bisher ermittelten Eigenthümlichkeiten der Brieftaube, kurz und gut aller schon gemachten Erfahrungen, dürfte es nicht so überaus schwer sein, die militärische Brieftaubenzucht in zweckmäßiger Weise zu organisiren. Eine der größten und am günstigsten gelegenen Festungen, möglichst im Herzen Deutsch-

lands, werde zum Mittelpunkt oder meinetwegen zum Zentral-Stationsort für diese Abtheilung der Kriegs-Hülfsmittel erwählt. Hier richte man eine großartige Taubenzucht von verschiedenen, jedoch streng gesondert gehaltenen Rassen ein, züchte in möglichst verständnißvoller und wirthschaftlicher Weise, theils in rein gehaltener Art, theils in verschiedenen Mischlingsrassen und dann beginne man die Abrichtungsflüge nach den bekannten, feststehenden Regeln. Nicht allein die Zucht der Brieftauben, sondern auch vor allem die Abrichtung derselben muß aber in die Hände solcher Personen gelegt werden, denen eine volle Kenntniß dieser Vögel zu Gebote steht.

Der betreffende militärische Brieftauben-Züchter und -Abrichter wird vor allem sein Augenmerk auf die Erziehung einer möglichst bedeutenden Anzahl von Leittauben, also von zuverlässigen Einzelfliegern richten. Diese werden in möglichst frühem Alter an die übrigen Festungen, bezüglich Stationen der militärischen Brieftaubenzucht vertheilt, hier unter Aufwand der zweckmäßigsten Maßregeln eingewöhnt und weiter gezüchtet. Schlägt ihre Nachkommenschaft ein, so bietet diese ein Material, welches die Möglichkeit auch zur Erzielung der

schwierigsten Aufgaben gewährt. Mit anderen Worten, durch die Heranziehung der vortrefflichsten Einzelflieger wird man nach und nach einen Brieftaubendienst einzurichten vermögen, der selbst mancherlei scheinbar unübersteigliche Hindernisse glücklich bewältigen läßt, so z. B. in einer Felsenfestung im Gebirge, zwischen großen Wäldern, am Seestrande u. s. w., die Möglichkeit des Brieftaubenverkehrs bietet.

Ganz besonderes Gewicht dürfte darauf zu legen sein, daß die militärische Brieftaubenzucht es sich angelegen lassen sein sollte, an jeder einzelnen Oertlichkeit mit der für dieselbe passendsten Taubenrasse zu beginnen. Keinenfalls darf man aber mit blindem Vertrauen sich darauf verlassen, daß eine bestimmte Rasse, also z. B. Antwerpener oder die Lütticher Brieftaube, für alle Fälle und an jedem Orte sich brauchbar erweisen werde, und umgekehrt würde es auch nicht richtig sein, wenn man von vornherein annehmen wollte, daß dort, wo jene Brieftauben nicht stichhaltig sich zeigen, auch keine andere Taubenart die erwarteten guten Dienste leisten könne. Ich behaupte, daß die deutsche Militärverwaltung am zweckmäßigsten daran thun würde, wenn sie jedesmal die

in der Umgebung der betreffenden Festung heimischen Feldtauben aufkauft und diese, je nach den Verhältnissen, mit Karrier, Tümmlern oder Mövchen veredeln und dann in geeigneter Weise abrichten läßt. Auf das Ahnengeschlecht der belgischen Brieftaube lege ich allerdings einen recht bedeutenden Werth, aber es ist auch allbekannt — und ich persönlich habe darin ganz besonders böse Erfahrungen gemacht — daß die Nachkommen der vorzüglichsten erprobten Flieger, mit schwerem Gelde angekauft, leider nur zu oft sich durchaus nicht zu bewähren pflegen. In Norddeutschland aus erster Hand von Antwerpen, Lüttich, Verviers und Paris bezogene Brieftauben und deren Nachkommen zeigten überaus schlechte Erfolge. Es sei also in diesem Falle vor dem Autoritätsglauben, d. h. vor der Meinung, daß nur die bereits preisgekrönten Brieftauben allein die Aussicht einer vortrefflichen Nachzucht gewähren, recht ernstlich gewarnt!

Ebenso wie in der Liebhaberei sollte man vornehmlich bei der militärischen Brieftaubenzucht es sich möglichst angelegen sein lassen, jede einzelne Taube nach ihrer Leistungsfähigkeit genau kennen zu lernen. Aufmerksame Beobachtung ergiebt hier-

bei bedeutsame Unterschiede. Eine Taube, welche der schnellste Segler ist, zeigt sich nicht immer als der zuverlässigste; eine gemächlicher daherziehende kehrt in der Regel bei ungünstigem Wetter sicherer heim u. s. w. Uebung und Gewöhnung kann aber bedeutsam dazu beitragen, daß die besten Tauben auch unter den ungünstigeren und selbst bei den schlechtesten Witterungsverhältnissen mehr oder minder zuverlässig sich zeigen.

Inbetreff einer verständnißvollen Abrichtung der Kriegsbrieftauben für bestimmte Zwecke will ich wenigstens einige Andeutungen geben. Will man ein Gebirge oder einen Wald überfliegen lassen, so ist es keinenfalls rathsam, von vornherein einen ganzen Schwarm für eine solche Flugstrecke in Uebung zu nehmen. Das folgende Verfahren dürfte dagegen wol zum Ziele führen. Man wählt unter den jüngeren Tauben (welche, wie bekannt, manchmal vorzüglich sich zeigen) eine Anzahl der besten und läßt es sich der Mühe nicht verdrießen, sie für jenen Flugweg auf kleine Entfernungen, also im Gebirge wie im Walde kaum auf eine Stunde Weite, immer wiederholend und allmälig ferner rückend, einzuüben, bis sie endlich sicher sind und den ganzen Flug, selbst wenn er

große Schwierigkeiten haben sollte, zurücklegen können. In ähnlicher Weise kann man die Tauben auch zum Ueberfliegen großer Gewässer abrichten. Es ist bekannt und hier bereits erwähnt, daß vielmals schon Brieftauben über die Meeresenge zwischen Belgien und England geflogen sind (die schnellste legte den Weg in 5 Stunden 59 Minuten zurück) und La Perre de Roo will sogar versuchen, eine Brieftaubenpost über das Mittelmeer einzurichten.

Ganz ebenso aber, wie man die Schwierigkeiten der Oertlichkeiten zu überwinden sucht, kann dies auch mehr oder minder mit denen geschehen, welche die Witterungsverhältnisse verursachen. Im Nebel, bei Regen, Schnee und starkem Winde müssen ebensolche Flugübungen auf die kleinsten Strecken hin unternommen werden, bis die Taube volle Sicherheit und Erfahrung erlangt und den Flug — selbstverständlich nur auf einer ganz bestimmten und nicht zu weiten Strecke — zurücklegt. Damit wäre dann für gewisse Fälle eine der Hauptaufgaben der Kriegs-Brieftaubenzucht glücklich erreicht.

Um unter allen Umständen auf den Vortheil der Brieftaube zählen zu können, hat man sogar damit begonnen, die Tauben auch zu nächtlichen

Flügen abzurichten. In mondscheinhellen Nächten wurden die Tauben in kleinen Entfernungen fliegen gelassen und der Erfolg zeigte, daß sie nach und nach auch von weiteren Strecken aus ganz vortrefflich heimzukehren vermochten. Ohne die Gewöhnung an nächtliches Fliegen bleibt die spät des Abends heimkehrende Taube regelmäßig auf dem Dache oder an sonst einem Orte sitzen und fällt dann nur zu leicht dem Marder oder einem andern Räuber zur Beute. Major du Puy de Podio sagt: „Es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, daß eine zur Nachtzeit ankommende Taube niemals vor Sonnenaufgang in den Schlag eingeht, selbst dann nicht, wenn sie ihre ganze Leidenschaft nach demselben hinzieht und gleichviel, wie groß auch bei ihr das Sehnen nach dem Wiedersehen ihrer Familie sein sollte.“ Die Erklärung ist aber sehr einfach: Die Taube kann nämlich nicht früher als vor Tagesanbruch in den Schlag hinein, weil sie im dunkeln Raume nicht zu sehen und sich zurecht zu finden vermag. Sind nun die Tauben an das Fliegen in Mondscheinnächten gewöhnt, so finden sie auch bei anderweitigen immerhin möglichen Verspätungen, falls die Verhältnisse nicht zu ungünstig sind, sich eher zurecht.

Ein Vortheil liegt also jedenfalls darin, wenn man die besten Flugtauben auch an Nachtflüge zu gewöhnen sucht.

Abgesehen aber von allen diesen in Aussicht stehenden oder doch wenigstens nicht im Bereiche der Unmöglichkeit liegenden Zielen der Brieftaubenzucht kommt es hauptsächlich doch darauf an, daß zunächst bei den Taubenflügen überhaupt eine gewisse Sicherheit des Erfolges erreicht werde — und diese läßt sich ganz entschieden nur dadurch erzielen, daß die Zucht und Abrichtung der Brieftauben von ABC an in einer Weise betrieben werde, welche verständnißvoll und sachgemäß der Natur des Thieres Rechnung trägt.

La Perre de Roo macht in Hinsicht der Abrichtung der Kriegsbrieftauben noch folgende Bemerkungen. Die jungen in den Monaten März, April und Mai flüggegewordenen Tauben können den ersten Flugversuchen in der Zeit vom 15. August bis Ende Septembers unterworfen werden und zwar in der Weise, daß die Weite des ersten Fluges 10 Kilometer, die des zweiten 25 K., des dritten 50 K., des vierten 100 K., des fünften 200 K. und endlich die des sechsten 300 K. beträgt. Eine größere Leistung darf man von der jungen Taube im Laufe des ersten Jahres nicht verlangen.

Die militärischen Brieftauben müssen nun aber auch daran gewöhnt werden, einerseits sowol im Winter als auch im Sommer zu fliegen und andrerseits den Donner des Flinten- und Kanonenfeuers zu ertragen. Herr M. Cassier, welcher bekanntlich während der Belagerung von Paris alle mit den officiellen Depeschen der National-Vertheidigung betrauten Brieftauben selber fliegen ließ, versichert, daß die meisten dieser Tauben, angesichts des Pulverdampfes und durch den Kanonendonner erschreckt, nur zu oft vor den deutschen Soldatenlinien kehrtgemacht haben und wahrscheinlich verschlagen oder verloren gegangen sind.

Dagegen sei vor dem Beginnen gewarnt, sagt er weiter, mit den Tauben bei verderbendrohender Witterung, also bei dichtem Nebel, starkem Regen, heftigem Winde, Schnee oder Reif, Flugversuche zu unternehmen, weil man dann zweifellos riskirt, auch die besten Reisetauben zu verlieren. Bei günstigem Wetter dagegen müssen die Tauben daran gewöhnt werden, zu jeder Jahreszeit zu fliegen. An kurzen Wintertagen müssen sie so früh als irgend möglich losgelassen werden. Ferner darf man dann nur eine solche Entfernung wählen, welche sie mit Sicherheit vor dem Einbrechen der Finsterniß zurückzulegen vermögen. Schließlich soll man es nicht versäumen, sie vor dem Fluge reichlich zu füttern und zu tränken.

Im wirklichen Kriegsfall muß man es natürlich

wagen, die mit wichtigen Depeschen betrauten Tauben bei jedem Wetter fliegen zu lassen, vorbehaltlich der Nachsendung anderer mit den Abschriften an den nächsten, günstigeren Tagen.

Auch die Ansichten und Angaben des Herrn Lenzen inbetreff der Kriegsbrieftauben darf ich meinen Lesern nicht vorenthalten: „Soll die Aufgabe dieser Taube vollständig gelöst werden, so ist es zunächst nothwendig, daß die Grenzfestungen und die im Mittelpunkt des Staates gelegenen offenen Städte oder Festungen mit diesen Tauben bevölkert werden. Ob sich die Militärgebäude oder Privathäuser dazu besser eignen, das bedarf jedenfalls vonseiten der Behörden einer sorgsamen Erwägung. Gegen die Unterbringung der Tauben in den zur Festung gehörenden Baulichkeiten spricht der Umstand, daß diese bei einer Belagerung zuerst der Zerstörung ausgesetzt sind. Was geschieht dann aber, wenn die Tauben mit Depeschen ankommen und sie ihre Behausung zertrümmert oder ganz verschwunden sehen? Sie werden herrenlos mit den Depeschen umherfliegen und das ganze Unternehmen ist während des Krieges als gescheitert zu betrachten. Im Falle einer Eroberung der Festung würde sodann der Taubenboden sammt seinen Insassen dem Feinde in die Hände fallen.

„Ungleich sicherer und vortheilhafter dürfte es daher sein, wenn man die Taubenliebhaber in den

Städten — und deren giebt es ja überall zahlreiche — dazu veranlaßte und anspornte, Brieftauben anzuschaffen und diesen Sport in derselben Weise auszubilden, wie er in Belgien im ganzen Volke lebt. Dann wäre das Land bald im Besitz von Tausenden von Brieftauben, die der Militärbehörde im Falle einer Gefahr zur Verfügung gestellt werden könnten, wie es in Frankreich der Fall gewesen. In den Reichslanden Elsaß und Lothringen würde den dortigen Beamten einstweilen diese Aufgabe zufallen.

„Ferner müßten die Tauben aller Vereine im Interesse des Staates zu Flügen nur in einer von der betreffenden Behörde anzugebenden Richtung eingeübt werden; beispielsweise die der westlichen Grenzorte nach dem Mittelpunkt: Berlin, und umgekehrt die Tauben von Berlin, Magdeburg und Stettin u. a. Städten und Festungen wiederum nach dem Westen zu. Beim Ausbruch eines Krieges müßten dann die Tauben der Grenzfestungen nach dem Innern des Landes gebracht werden und zwar die besseren, d. h. die sichersten, nach entfernter gelegenen Städten, die weniger weit gereisten Tauben dagegen nach den zunächst liegenden Festungen und offenen Städten. Im Falle hier Gefahr drohte, müßten die Tauben mehr nach dem Innern gebracht werden, jedoch nicht weiter, als es ihre Sicherheit durchaus erforderte. Diese Tauben werden dann zum Depeschendienst verwandt,

um den Kommandanten der eingeschlossenen Städte, sowie den beamteten Personen der vom Feinde besetzten Landestheile die schleunigsten und sichersten Nachrichten zu bringen.

„Den wichtigsten Dienst würden übrigens die Tauben leisten, welche aus dem Innern des Landes in die Außenorte gebracht worden wären. Sie könnten, namentlich wenn das Kriegstheater auf eigenem Boden abspielte, Berichte über Stellungen in der möglichsten Bälde bringen, rascher als die schnellsten Ordonnanzen und selbst als der Telegraph.

„Dieser Brieftaubendienst müßte allerdings so eingerichtet sein, daß die Kommandanten und betreffenden Beamten der Festungen und Städte ein genaues Verzeichniß der in ihrem Bereich untergebrachten Tauben hätten, wobei zu bemerken, daß die Tauben der verschiedenen Städte, um Verwechselungen zu vermeiden, in verschiedenen Schlägen oder Abtheilungen untergebracht werden müßten. —

„Wenn Brieftauben zu militärischen Zwecken verwandt werden sollen, so ist vor allem ins Auge zu fassen, daß die Depeschen mit Sicherheit eintreffen müssen. Die Stationen dürfen also, namentlich bei den hiesigen Terrain-Schwierigkeiten (durch Gebirge und Waldungen), nicht in allzu weiten Entfernungen vorhanden sein. Eine Entfernung von 30 bis 40 Stunden darf wol als die weitgehendste bezeichnet werden.

Bei einer solchen kann die Taube dann auch bei widrigem Wetter gebraucht werden, sie kann im Sommer des Mittags und wenn die Entfernung nur 30 Stunden beträgt, noch Abends um 6 Uhr abgelassen werden, da sie eine solche Strecke in höchstens 2 Stunden zurückzulegen vermag.

„Sollen nun die sämmtlichen Stationen mit einer Zentral-Station in Verbindung treten (bei uns hier ist Berlin der Knotenpunkt), so kann eine solche Verbindung am leichtesten durch Zwischenstationen hergestellt werden. Dadurch wird auch noch der Vortheil erreicht, daß man schon in 1—2 Jahren eine vollständig organisirte Post herrichten kann, da junge Tauben bereits im ersten Sommer 30 Stunden zurückzufliegen im Stande sind, während sie zu Touren von 120 Stunden und weiter erst im dritten Jahre und dann nur vereinzelt gebraucht werden können. Dies haben die Konkurse in der Richtung Berlin bewiesen, ebenso die von Basel, Straßburg u. a. Eine besondere Aufmerksamkeit wird es erheischen, die Tauben einer Station nach den verschiedenen Richtungen, wohin dieselben eingeübt worden, immer im Auge zu behalten. Das kann nur durch Numeriren, bzl. Aufdrückung eines Stempels mit dem Namen der betreffenden Flugstrecke, etwa Köln-Metz, Köln-Berlin, und durch Eintragen derselben in besondere Listen erreicht werden. Werden die Tauben dann später im Falle

der Benutzung ausgewechselt, so ist es für Jedermann, durch die vorhergegangene Abstempelung, leicht, die Tauben zu verwenden."

Die Brieftaube im Frieden.

(Die eigentliche Liebhaberei, die Wettflüge oder Konkurse, das Vereinsleben u. s. w.)

In Belgien ist, wie schon S. 15 erwähnt, die Brieftaubenliebhaberei zu einem förmlichen Sport ausgebildet, welcher dem für Pferde, Hunde u. drgl. in anderen Ländern nicht nachsteht; die Wettflüge, Preisflüge oder Konkurse werden recht bezeichnend auch ‚Taubenrennen' genannt. Sie versetzen in Belgien die ganze Bevölkerung in Aufregung. Auch in Deutschland, wenigstens in den Rheinlanden, haben sie schon sehr bedeutsam Fuß gefaßt, und da sie sich hoffentlich mit der Liebhaberei überhaupt über unser deutsches Vaterland verbreiten werden, so müssen wir ihnen weiterhin unsere volle Aufmerksamkeit zuwenden. —

Von vornherein muß man zweierlei Taubenflüge unterscheiden, erstens die freien und zweitens die gemischten. Die freien Flüge sind eben jene, in denen die Tauben aus den weitesten Entfernungen zurückkehren und Nachrichten zu überbringen haben;

für sie sind eben nur Leittauben brauchbar. Die gemischten Flüge, für welche Leit- und Spurtauben gemeinschaftlich verwendet werden, dienen eben nur dem Vergnügen und den Wetten und bilden die eigentlichen Konkurse, an denen sich zuweilen, wie S. 15 erwähnt, ganze Provinzen mit Hunderten von Tauben betheiligen. Will man aber auch bei ihnen in etwas weiteren Entfernungen auf einigermaßen sichere Erfolge zählen, so darf man zu jedem Fluge nicht mehr als zwölf bis höchstens sechszehn Tauben einsetzen. Die Anzahl derselben hängt übrigens davon ab, welche Wichtigkeit die Depeschen haben, wie weit die Entfernung ist und welche Flugschwierigkeiten zu überwinden sind. Schickt man mehrere als angegeben aus, so verliert man mit der steigenden Anzahl die Sicherheit des Erfolges immer mehr. Freilich kommt dabei auch sehr viel darauf an, ob man werthvolle, Sicherheit versprechende Tauben zur Hand hat oder ob man es im Nothfall mit mittelmäßigen oder gar zweifelhaften Tauben unternehmen muß; ferner ist es auch maßgebend, ob man über eine vielköpfige Schar zu gebieten hat oder ob man vonvornherein sparsam mit dem ‚Material‘ umgehen muß.

Der gemischte Flug besteht aus Leit- und Spurtauben und zwar wennmöglich in dem Verhältniß von einer der ersteren bei etwa fünf der letzteren. Auch dieser Flug soll eigentlich niemals mehr als 25 bis 30 Köpfe zählen.

Dies sind im allgemeinen die durch Erfahrung festgestellten — doch im ganzen nur wenig beachteten Regeln.

Bei den kürzeren Flügen (Touren) stehen die Mitglieder der Vereine mit ihren Tauben in Wetten gegen einander; bei den weiten dagegen treten die ganzen Vereine in gegenseitigen Wettstreit (Konkurrenz). Bei einem solchen Wettspiel (Konkurs) werden außer den Preisen einer jeden einzelnen Gesellschaft auch noch von den Behörden der Ortschaften, sowie vom Staate Prämien ausgesetzt und ein solches Taubenwettfliegen gestaltet sich zum allgemeinen Volksfest. Die eine oder andere Gesellschaft der Landeshauptstadt wird mit der Veranstaltung betraut; sämmtliche Tauben, die am Fluge theilnehmen sollen, müssen dorthin gesandt werden, erhalten ihre Nummern und Marken, werden ab- und am Bestimmungsorte nochmals entgegengestempelt. Die Entfernungen der einzelnen betheiligten Städte sind vorher genau abgemessen und den weitabgelegenen wird für jede Meile der größern Entfernung eine Anzahl von Minuten gutgeschrieben. Doch liegt diese letztere Einrichtung, nebenbei bemerkt, wol nicht in der Billigkeit, denn die Tauben der entferntesten Städte sind gegen die der nächsten doch ganz entschieden im Nachtheil.

Die Gesichtspunkte und Regeln und das Verfahren bei den Wettflügen sind in vieler

Hinsicht mannigfaltig auseinandergehend. So haben eine Anzahl belgischer Vereine, namentlich Brüssel, Lüttich, Verviers, den Grundsatz aufgestellt, daß die möglichste Weite der Flugentfernungen als der höchste Erfolg zu erachten sei; sie dehnen ihre Flugstrecken bis zu 400 Stunden aus. In Antwerpen dagegen geht man darin zweckmäßiger zu Werke. Man hat für die Tauben von jeder Altersstufe einen besondern, feststehenden Zielpunkt, bis zu welchem sie im Jahre eingeübt werden (vrgl. S. 123) und auch bei den Wettflügen werden alljährlich ganz bestimmte Entfernungen einfürallemal festgehalten. Das weiteste Flugziel der Konkurse ist bei ihnen höchstens eine Entfernung von 200 Stunden, so daß eine gute Taube in jedem Falle noch an demselben Tage zurückkehren kann.

Meines Erachtens sollte dies Verfahren doch überall eingebürgert werden. Abgesehen davon, daß bei den ungeheuer weiten Flügen eigentlich eine arge Thierquälerei ausgeübt wird, sind die zu weiten Flugentfernungen doch auch gar unvortheilhaft dadurch, daß zu viele Tauben bei denselben zugrunde gehen, denn gar mancher tüchtige Flieger stirbt nach der Ankunft infolge der übermäßigen Anstrengung oder er verendet schon unterwegs in kläglicher Weise.

Ferner herrschen Streitigkeiten über die Grundsätze, nach welchen prämiirt werden soll.

Man will neuerdings nicht mehr wie bisher der zuerst angekommenen Taube den ersten Preis geben, sondern der, welche die weiteste Entfernung in der kürzesten Zeit zurückgelegt hat. Dazu ist es nothwendig, daß die Flugzeit begrenzt werde; so im Juli etwa von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends. —

Nun werden die Wettflüge veranstaltet und wie wir gesehen, sind sie in Belgien eine Angelegenheit, an welcher die ganze Bevölkerung sich betheiligt. Sie haben hier bereits ihre Geschichte und eine von der Regierung wie vom Volke gleichermaßen begünstigte Entwickelung, welche noch immerfort im regsten Fortschreiten ist. Reiche Erfahrungen stehen ihr schon zur Seite und die Erfolge, wie die Ausbreitung sind im lebendigsten Fortschritt. Die Flüge, Flugziele, Flugstrecken, die Oertlichkeit derselben, kurz und gut alles ist bekannt, vollständig geregelt und geordnet. Wenn des Sonntags ein ungeheurer Taubenstrom das Land oder vielmehr den Taubenflugstrich durchrauscht, so werden in demselben auch wol die minder guten Tauben mit fortgezogen und glücklich mit heimgeführt, und so wird allmälig selbst aus der schlechteren Fliegerin noch eine gute Brieftaube. Ja sogar wenn eine sich verirrt und heimatlos mit anderen Tauben umherschwärmt, also verloren gegangen ist, so findet sie am nächsten Sonntage doch nicht selten ihren heimatlichen Schwarm wieder auf und kehrt mit ihm wieder zurück. Aus allen diesen, einerseits so günstig

sich gestaltenden und andrerseits, wie S. 136 angegeben, auch von der Natur begünstigten Verhältnissen erklärt es sich aber auch, daß die Brieftaubenliebhaberei sich hier in der überaus großartigen Weise entwickelt hat und daß sie augenscheinlich noch zu einem außerordentlich hohen Aufschwunge gedeihen wird.

Hiernach wollen wir uns nun das Treiben der Liebhaberei näher ansehen und beginnen mit der geschichtlichen Darstellung nach Chapuis:

Obwol sich die Liebhaberei in Belgien schon längst früher verbreitet, so trat sie doch erst gegen das Ende des zweiten Jahrzehnts in unserm Jahrhundert gleichsam berechtigt, offiziel, wie man zu sagen pflegt, in die Oeffentlichkeit.

Im Jahre 1818 vereinigten sich die Liebhaber aus Herva, einem belgischen Städtchen, und schickten ihre Tauben zu einem Flugversuche nach Frankfurt a. M. Ich habe die Erzählung dieser Thatsache aus dem Munde der Person selber, welche damit beauftragt wurde, die geflügelten Boten zu begleiten.

Kaum etwas später wurde in Lüttich eine Gesellschaft von Liebhabern gegründet, welche lediglich für den Zweck zusammentraten, um ihre Tauben in bedeutende Entfernungen fortzubringen, dort aufsteigen zu lassen und der zuerst angekommenen einen Preis zuzuerkennen. Ein Augenzeuge, Herr G. Devaux aus Verviers, hat darüber Folgendes mitgetheilt: Im

Sommer des Jahres 1820 war eine Taube, welche einem jener Liebhaber gehörte, aus Paris glücklich heimgekommen und hatte den ersten Preis gewonnen. Dies Ereigniß erschien aber so wunderbar, daß die Taube in einem Korbe im Triumf durch die ganze Stadt getragen wurde. Ihr voran gingen zwei Geiger mit klingendem Spiel und dann folgten zwei kleine Kanonen, deren Salven beim Eintritt in jede neue Straße den Durchzug der Siegerin verkündeten. Diese erste Feierlichkeit war gewissermaßen der Ausgangspunkt, von welchem her sich nun die Liebhaberei in Belgien und in den Niederlanden überhaupt ausbreitete. Von Herva und Lüttich, Antwerpen, Gent u. a. aus wurden nach und nach zahlreiche Taubenwettflüge veranstaltet, über welche jedoch in jener erstern Zeit keine Aufzeichnungen gemacht worden. Im Jahre 1823 brachten die Liebhaber von Verviers ihre Tauben zuerst nach London und, ermuthigt durch die Ergebnisse dieses Fluges, beschlossen sie, jetzt einen Auffslugspunkt zu wählen, welcher alle bisherigen noch beiweitem übertreffen sollte; dies war Lyon, und es scheint, daß auch hier der Erfolg ein überraschender war und das größte Aufsehen erregte. Von allen anderen Theilen Belgiens kamen Liebhaber nach Verviers, um diese bewundernswürdigen ‚Renner' zu sehen und sich der Beweise zu versichern, daß eine solche Reise wirklich ausgeführt worden. Man kann noch heute bei einem Liebhaber

die Bilder von vieren dieser Tauben schauen; es sind Weibchen der reinsten Landesrasse vom besten Wurf, von glänzendschwarzem, gesprenkeltem Gefieder, mit kleinem Schnabel und Krause. Sodann habe ich auch noch ein andres Erinnerungszeichen an einen der ersten größeren Wettflüge gesehen, eine silberne Schale mit vergoldeten Skulpturen und der Inschrift: „Wette von Angers, 1826."

Bald erwachte diese Liebhaberei immer mehr in allen Theilen des Landes. Besonders auch in Antwerpen und im Jahre 1824 sandten die Antwerpener ein Mitglied ihres Vereins nach Verviers, um eine Anzahl jener vorzüglichen ‚Renner' zu erwerben. Sie kannten dieselben bereits aus der Anschauung, denn diese Tauben waren auch schon von Antwerpen aus aufgeflogen. Uebrigens hatten damals auch schon die Antwerpener Tauben tüchtige Flüge gemacht. Sei es nun aber, daß dieselben durch die Vermischung mit den Tauben von Verviers und Herva noch bedeutend gewonnen — genug, im Jahre 1828 erlangten die Renntauben von Antwerpen einen großen Ruf und eine weite Verbreitung, weniger freilich im Dienst der Liebhaberei, als in dem des Geldgeschäfts, als die sogenannten ‚Kurstauben' nämlich.

(Dieser Brieftaubendienst ist bereits S. 9 geschildert und wir müssen uns daher hier mit dem Hinweise darauf begnügen).

Im übrigen kann es wol nicht verwunderlich erscheinen, daß nähere Nachrichten über die ersten Gesellschaften der Taubenfreunde fehlen, wenn man erfährt, wie die Sache im Anfange gehandhabt wurde. So gab es z. B. in Verviers, wo die Liebhaber ihre Tauben doch schon vor dem Jahre 1818 reisen ließen, eigentlich noch keinen Verein der Taubenfreunde. Diese kamen allerdings zusammen, verbrachten ihren Abend gemeinsam und schwatzten über die Tauben und deren Reisen, besprachen die gemeinsamen Unternehmungen u. drgl. Irgend eine feste Verbindung war noch nicht vorhanden; dagegen wurde jede Gelegenheit, die Tauben auf eine weitere Entfernung zu versenden, gemeinsam wahrgenommen. Der Tauschhandel mit den Tauben war in jener Zeit anders als jetzt bestellt. Viele Fabrikanten schickten ihre Erzeugnisse in die Städte des Landes, auf die Märkte, bis nach Deutschland und besonders nach Frankfurt a. M. und dann führten sie, namentlich wenn sie die Märkte selber bereisten, die eigenen Flugtauben oder die ihrer Freunde mit, um dieselben in näheren oder weiteren Entfernungen unterwegs fliegen zu lassen. Bei den damaligen Wettflügen kämpfte man jedoch nur um die Ehre; Preise wurden noch nicht ausgesetzt; komisch aber war es, daß der Besitzer der Taube, welche zuerst eintraf, zum Vorsitzenden solcher Vereinigungen während eines Jahres erklärt wurde.

Die jetzigen, überaus eifrigen Liebhaber haben wol keine Vorstellung mehr von den derartigen ursprünglichen Gebräuchen. Ebenso weiß man auch wol kaum, in welcher Weise damals die Versendung der Tauben ausgeführt worden. Wenn es sich darum handelte, Tauben nach einer benachbarten Stadt, wie Mastricht, Spa, Aix la Chapelle (Aachen) zu schicken (in jener Zeit wagte man noch nicht, sich zu größeren Entfernungen zu versteigen), so verbündeten sich die Liebhaber von Verviers oder Herva und mietheten ein Fuhrwerk, gewöhnlich einen Karren mit einem Pferde. Auf diesem Einspänner brachte man Reifen an, welche ein Gewölbe bildeten und das Ganze wurde mit einem dicht schließenden Leinentuch überdeckt. Zur Bequemlichkeit der geflügelten Renner waren Sitzstangen innen angebracht, ebenso ein Trinkgefäß und mannigfaltiges Körnerfutter. Am Bestimmungsorte angekommen, lüftete der Kutscher die Leinwand und die Tauben begannen ihren Flug. Diese Art zu reisen war sehr angenehm, und gewiß, wenn unsere jetzigen Tauben Petitionsrecht besäßen, so würden sie jedenfalls verlangen, ebenso behandelt zu werden als ihre Vorfahren damals.

Späterhin folgte dem Karren der Rückenkorb (vrgl. S. 132). Dieser Korb von ziemlich großem Umfange war in seiner Höhe in vier oder fünf Fächer getheilt, von denen jedes sechs bis zehn Tauben enthalten konnte.

Bei den ersten Unterrichtsreisen, welche nur in kleinen Entfernungen stattfanden, betrug die Anzahl der Tauben einer Vereinigung wol 200 Köpfe, die gewöhnlich in vier Körben von ebensovielen Trägern fortgeschafft wurden. Denn die Last von 50 Tauben vermochte ein Mann, wenigstens für eine kürzere Entfernung, wol zu tragen. Wenn die Reisen aber aus weiteren Entfernungen unternommen wurden, verminderte sich die Anzahl der Tauben rasch und sobald es sich dann um Wetten handelte, genügte gewöhnlich ein Träger für alle Tauben der Vereinsmitglieder; häufig betrug die Anzahl nur 30 bis 35 Köpfe. Die Flugentfernungen, aus denen man die Tauben zu den Uebungsflügen aufsteigen läßt, sind im wesentlichen seitdem dieselben geblieben. —

Aus diesen ganz freien Vereinigungen gingen dann späterhin die eigentlichen Gesellschaften hervor; die Anzahl der Liebhaber war schnell gewachsen, die Kosten des Materials, der Ankündigungen in den Zeitungen, der Einsätze für die Wetten u. drgl. wurden immer beträchtlicher, es mußten also regelmäßige, immer höher steigende Beiträge erhoben und eine allgemeine Organisation mußte eingeführt werden. Reglements für das Vereinsleben im allgemeinen und für die Wettflüge im besondern wurden aufgestellt; die Wettflüge wurden nicht mehr gelegenheitsweise oder nach dem bloßen Zufall veranstaltet, sondern man wählte nach

reiflichster Erwägung eine möglichst günstige Flugstrecke. So schwanden dann allmälig auch nach einander die Gelegenheitssendungen der Tauben, die Karrenfahrt und die Taubenträger. Ein von der Gesellschaft besoldeter Wärter wurde ausgesandt, um die Tauben des Vereins und nach und nach die mehrerer Vereine zusammen nach einem bestimmten, weiten Reiseziel zu bringen, sie unterwegs sorgsam zu verpflegen und am Ankunftsorte unter Aufsicht der Stadtbehörden auffliegen zu lassen; eine obrigkeitliche Bescheinigung mußte es bestätigen, daß er treu seine Pflicht gethan. Und hiermit sind wir zu den Taubenwettflügen in der Gegenwart gelangt.

Die Einrichtung der Schienenwege oder Eisenbahnen hat also die Taubenwettflüge zu einer außerordentlichen Ausdehnung geführt — aber nicht blos in Hinsicht der Weite der Flugentfernungen, sondern auch in Hinsicht der Vervielfältigung der Gesellschaften.

Ein jeder aller dieser zahlreichen Vereine hat aber seine vollständige Organisation, seine Statuten und wird von einem Vorstande geleitet, welcher die Wettprogramme ausarbeitet und das alljährliche Budget festsetzt.

In der Gegenwart versendet man die Tauben entweder in den (im letzten Abschnitt beschriebenen) Reisekörben ohne weitres mit der Bahn an eine bekannte und befreundete Persönlichkeit, an den Chef der Eisen-

bahnstation oder an den Maire des gewählten Aufflug-Ortes; oder man schickt die Tauben ebenfalls mit der Eisenbahn, aber unter der Obhut eines bestimmten Begleiters. Beide Verfahren haben ihre Vortheile und Nachtheile.

Das erstre Verfahren, bei welchem ein Futtersack am Käfige und ein Trinknapf innen angebracht sind, sowie ein Plakat mit der an die Bahnbeamten gerichteten Bitte, die gefiederten Reisenden unterwegs versorgen zu wollen, ist von vornherein bedeutend billiger und die Tauben gelangen zugleich viel rascher zum Ziel, weil sie mit den Schnellzügen befördert werden, mit denen man den Wärter, der Ersparniß wegen, doch nicht reisen läßt. Aber es ist nur zu unsicher, indem die Tauben unterwegs der Willkür preisgegeben sind, und ebenso am Aufflug-Orte, wenn sie nicht hier wie dort einen Beschützer finden, der zugleich Liebhaber ist; auch kann der Erfolg des Fluges in Frage gestellt oder doch verzögert werden, wenn der betreffende Beamte verhindert ist oder gleichgültig sich zeigt, sodaß er den Aufflug nicht prompt besorgen kann oder mag.

Bei dem zweiten Verfahren fällt zunächst der Kostenpunkt bedeutsam ins Gewicht. Der Reisebegleiter der Tauben muß besoldet werden und das Fahrgeld hin und zurück erhalten. Zugleich werden ihm von jeder Gesellschaft Zuschüsse gewährt, welche in einem gewissen Verhältniß zu dem Werthe der Prämien stehen.

Mark schätzt in Belgien diese Kosten für jeden Verein während der Reisezeit auf etwa 600 bis 700 Frank, sodaß also bei einer Anzahl von etwa fünfzig Liebhabern 12 bis 15 Frank für jeden Einzelnen entfallen — ein allerdings ziemlich hoher Zuschuß zu den gewöhnlichen laufenden Beiträgen. Dagegen stehen die ungleich sicherere Beförderung, der zuverlässige, prompte Abflug u. a. m. doch als sehr bedeutsame Vortheile da.

Wollten ganz kleine Vereine oder gar einzelne Liebhaber diesen letztern Weg wählen, so würden ihnen die Kosten doch wol viel zu hoch kommen; bei großen Vereinen dagegen sprechen die Vortheile so gewichtig, daß man in der Wahl nicht schwanken kann und in der That geschieht die Versendung auch bei fast allen belgischen Vereinen unter Begleitung des Wärters.

Maßgebend dabei sind freilich auch noch besonders folgende Verhältnisse: Die Stationsbeamten oder anderen Vertrauensmänner haben selbst beim besten Willen nicht jedesmal Zeit, die Tauben prompt abfliegen zu lassen. Wenn nun die Körbe in Wind und Wetter dastehen, die Tauben vom Regen durchnäßt, von ihren Entleerungen beschmutzt werden, sodaß ihnen die Federn zusammenkleben, oder wenn der Vertrauensmann kein Verständniß zeigt und beim Auffluge auf die Witterung nicht achtet, so können wol gar mancherlei Nachtheile für den Verein eintreten. Noch schlimmer ist Folgendes: An manchen Sonntagen in der schönen

Jahreszeit kommt es vor, daß drei- bis vierhundert Körbe mit Reisetauben auf einunddenselben Station ankommen. Die dadurch verursachte große Mühe versetzt die Beamten in die schlechteste Laune, das Ausladen geschieht mit Ungeduld, die Körbe werden geworfen und bleiben wol stundenlang übereinander, schief oder auf der hohen Kante liegen, sodaß eine Taube auf der andern sitzt u. s. w. Oder die Leute treiben ihren Muthwillen mit den Tauben, die Schaffner knipsen ihnen die Flügel mit der Markenzange u. s. w. Und doch sind alle diese noch immer nicht die schlimmsten Unfälle, welche man zu befürchten hat. Bei der übergroßen Zahl der Taubenkörbe kommt es nur zu häufig vor, daß dieser oder jener seinen Bestimmungsort verfehlt, auf einer nähern oder fernern Station ausgeladen wird; ja, man hat Beispiele, daß manche Taubenkörbe während der Versendung sammt den Insassen völlig verloren gegangen sind.

Solange, als die Eisenbahn- oder Postbehörden keine bessre und sichrere Versendungsweise gewähren, als bisher (wie dies ja leider auch bei uns in Deutschland noch immer zu beklagen bleibt), muß die theuerste Beförderung der Reisetauben, also mit Begleitung des Wärters, in der That als die beste und zugleich billigste, erachtet werden. Verwunderlich erscheint es aber, daß sich bisher in Belgien noch kein Speditionsgeschäft gefunden hat, welches sich der Sache bemächtigt und durch

Anstellung von Beamten in allen Stationsorten die sichere Besorgung der Reisetauben übernimmt. Das Unternehmen würde zweifellos ebenso einträglich als für die Gesellschaften willkommen sein. Ein rationelles und promptes Geschäftsverfahren würde sich binnen kurzem ganz von selber herausstellen.

Es sei uns vergönnt, hier noch als entsprechende Ergänzung eine kurze Schilderung anzufügen, welche das Leben und Weben der gegenwärtigen Brieftaubenliebhaberei in Belgien nach der Pariser Zeitschrift „L'Acclimatation“ beschreibt: „Es ist wirklich nicht übertrieben, wenn man sagt, daß es sich bei einem Taubenwettfluge um einen Anblick handelt, welchen selbst die lebhafteste Einbildungskraft kaum annähernd darzustellen vermag. Die ernste und gesammelte Miene der Abgeordneten der verschiedenen Vereine, das von allen Anwesenden beobachtete tiefe Schweigen, angesichts des weiten Horizonts, welcher sich vor uns ausdehnt, dann plötzlich das Geräusch von mehreren Tausend Flügeln, dieser sonderbare Lärm, und nun das Emporschweben all' der Tauben — da haben wir wahrlich eins der interessantesten und, warum sollen wir es nicht sagen, erregendsten Schauspiele vor uns, welche es giebt. — Am merkwürdigsten aber erscheint das Leben, welches sich in einer Gemeinde entwickelt, die am Wettfluge mit betheiligt ist. Von dem Augenblicke,

an welchem eine telegraphische Depesche die Nachricht gegeben, daß der Ausflug stattgefunden hat, begeben sich alle Einwohner des Orts, Groß und Klein, Alt und Jung sofort auf die Straße, und es könnten wirklich die ernstesten Begebenheiten vor sich gehen, ohne daß auch nur Einer seinen Beobachtungsposten verlassen würde. Frauen, Kinder, Greise, Väter, Mütter, sie alle stehen unbeweglich da, schauen in die Höhe und erwägen hin und her die Glücksfälle dieses oder jenes Taubenschlags. Mit einmal wird ein dunkler Punkt am Himmel sichtbar ... Es ist eine Taube, ohne Zweifel ... Aber nach welchem Schlage wird sie sich hinwenden? — das ist die bange Frage ... Endlich fällt sie, einer Bombe gleich, kraftlos, keuchend, erschöpft auf ein Dach herab und die Menge wogt unruhig hin und her; es ist kein Augenblick zu verlieren, denn der erste Preis wird bekanntlich nicht der Taube bewilligt, die am schnellsten angekommen, sondern der, welche den Preisrichtern zuerst überbracht ist. Endlich schlüpft sie in den Schlag und wird gefangen. Läufer, die von Post zu Post wechseln, befördern sie in reißender Hast vor das Preisrichter-Kollegium, in dessen Mitte über die Ankunft Protokoll geführt wird. In dieser Weise entwickelt sich und verläuft in Belgien die volksthümlichste Angelegenheit der Taubenwettflüge und hiernach unterscheidet sie sich im wesentlichen wenig von den übrigen Arten des Sports in anderen Ländern. S."

Hiernach wenden wir uns zu der Brieftaubenliebhaberei in Deutschland, wie sie insbesondre in den Rheinlanden heimisch ist.

Sehr ergötzlich schildert Lenzen die Aufregung, welche durch einen Taubenwettflug, besonders in den kleineren Ortschaften, in denen einer oder mehrere Vereine sich befinden, hervorgerufen wird: „Alles ist auf den Beinen, denn von dem Ausgange des Wettfliegens hängt ja die Ehre und der Ruf des Ortes ab. Jung und Alt wogt durch einander und läuft und rennt und fragt und lauscht und guckt in die Lüfte bis endlich die ersehnte Botschaft des Sieges gebracht wird. Da giebt es dann eine Freude, ein Jubel!" Bei dem allgemeinen Wettfluge von Lyon am 21. Juli 1872 wurden die Bewohner durch Kanonenschüsse benachrichtigt, als die erste Taube in Brüssel angelangt war. Und in gleicher Weise pflegt man auch anderwärts die siegreichen Tauben in geschmückten Körben durch die Straßen zu tragen oder auf irgendwelche Art der Freude und dem Jubel Luft zu machen. Wie in anderen Ländern mancherlei Volksbelustigungen, so werden dort auch Taubenwettflüge in der Absicht veranstaltet, daß ihr Ertrag wohlthätigen Zwecken zugute komme. So kündigte die Gesellschaft „L'Hirondelle" in Lüttich im Jahre 1875 einen großartigen Tauben-Konkurs zum Besten der Ueberschwemmten in Frankreich an.

Hiernach fügen wir abermals nach Lenzen's ebenso poetischer als humoristischer Schilderung eine weitere Darstellung des interessantesten Treibens der Brieftaubenliebhaberei hinzu: „Kommt der Frühling mit seinen warmen, wonnigen Sonnenstralen, dann thaut auch das Herz des Brieftaubenbesitzers auf und er erwacht aus seinem Winterschlafe. Wenn er auch im vergangnen Jahre, in Anbetracht vieler Verluste und großer, wirklicher oder vermeintlicher Widerwärtigkeiten hoch und heilig geschworen, daß er niemehr ‚eine Feder' mitreisen lassen werde, so kann er es doch nicht übers Herz bringen, wenn er nun seine alten, prächtigen Rassethiere ansieht. Er mag wollen oder nicht — plötzlich sitzt er in der Wettfluggeschichte bis über die Ohren.

„Da werden denn die Touren festgestellt, das Reglement wird ausgearbeitet, nach welchem die Reisen stattfinden sollen. Aber das geht nicht so glatt ab, wie man wol glaubt; den ersten Stein des Anstoßes bildet gewöhnlich der Paragraf, welcher von den Preisen handelt. Jeder Betheiligte kann entweder alle oder blos drei, zwei oder nur einen Preis erlangen. Das Pferd, welches den Hafer verdient, sollte man meinen, müsse ihn auch erhalten und die Preise müßten nach der Reihenfolge der vorgezeigten Tauben an die betreffenden Liebhaber vertheilt werden, gleichviel also, ob dieselben sämmtlich nur eine oder mehrere siegende Tauben besitzen. Dies wäre gewiß das allein

richtige Verfahren. Um die Liebhaberei zu heben, wird dagegen in vielen Vereinen ein andres eingeschlagen, nach welchem ein und derselbe Liebhaber nur einen, höchstens zwei Preise erhalten darf. Ist man über diesen Punkt mit vielen Kopfschmerzen endlich hinweggekommen, so sind die anderen, welche vom Einsatzgelde sprechen u. s. w., ungleich rascher zu erledigen.

„Sodann muß sich eine Kommission der angenehmen Aufgabe unterziehen, die Entfernungen zu bemessen, also die Schritte von den Wohnungen aller einzelnen, bei dem Preisfliegen betheiligten Taubenbesitzer bis zum Preisrichter-Lokale abzugehen, denn für je 200 Schritte Entfernung wird eine Minute von der Präsentations-Zeit in Abrechnung gebracht. Wehe, wenn da dem Einen zehn Schritte zu wenig abgegangen werden oder wenn der Schrittabzähler etwas größere Schritte macht, als andere Menschenkinder — der Unglückliche!

„Es ist interessant, dem Einsetzen der Tauben, welches gewöhnlich Abends geschieht, beizuwohnen, namentlich wenn die Wettflüge erst im Beginn begriffen sind. Da ist jeder von seiner Rasse nur zu sehr eingenommen, da wird der Stammbaum der Blauen, Falben und Schwarzen bis ins achte und zehnte Glied nachgewiesen — die Ahnen haben wenigstens schon Flüge von Spanien her oder von der afrikanischen Küste aus gemacht und transatlantische Marken und Stempel

zu Dutzenden getragen. Da wird ein schlimmres Latein geredet, als es die edlen Jünger Nimrod's jemals hören lassen.

„Die Tauben werden eingesetzt. Sie haben, geneigter Leser, gewiß schon einer Rekruten-Aushebung beigewohnt. Einer strengern Musterung werden die angehenden Vaterlandsvertheidiger wahrlich nicht unterworfen, als den Tauben von den Herren Liebhabern zutheil wird. Schnabel, Nasenwulst, Kopf, Stirn, Augen, Hals, Brust, Flügel, Schwingen, Schwanz sind Eigenthümlichkeiten, nach denen der Werth oder Unwerth der Taube bemessen wird. Da wird eine gezeigt mit feurigen, glühenden Augen, an denen sich feuchte Schwefelhölzer noch entzünden, die muthiger und verschlagner drein schaut, als der listigste Falk. Doch das ist noch nichts. Hier sieht man eine, die der Eigenthümer kaum in der Hand zu halten im Stande ist, die eine Muskelkraft in den Flügeln bekundet, daß sie Mauern und eichene Thüren durchschlagen würde. Von einer dritten, die uns schon von vornherein durch ihr abgeschlossnes Vornehmthun aufgefallen, sagt man, daß die Kürze des Schnabels für ihre Abstammung aus dem ältesten belgischen Adel Zeugniß ablege. Und mit welcher Sicherheit und Schnelligkeit erzählen nun die Liebhaber bei den Vortouren (dann wird nämlich die Ankunft noch nicht verzeichnet), daß die Thiere zurückgekommen. Wer glaubt,

daß er die ersten Tauben zurück gehabt, erscheint auch zuerst beim Rendezvous. Die seinigen waren dann schon um 9 Uhr alle zusammen in einer Kette angelangt, hatten in ihrem Ungestüm fast die Ziegel und Schiefer mit in den Schlag hineingerissen. Wäre das ein Preisfliegen gewesen, wie würden die Nebenbuhler heimgeführt worden sein! Gegen $^1/_4$ vor 9 Uhr, versichert ein Zweiter, hatte ich bereits 10 Stück in meinem Notizbuche verzeichnet; das junge Weibchen von fünf Monaten, von dem berühmten ‚Spanier-Vogel' und dem ‚Pariser Weibchen' gezogen, war schon wieder zuerst, noch $2^1/_2$ Minuten vor dem Preisvögelchen des vorigen Jahres da. Das Thierchen wird auch etwas vorlegen in diesem Jahre. Ein Dritter setzt wieder noch ein Viertelstündchen ab. Obgleich seine Uhr bei Ankunft der ersten $^1/_2$11 zeigte (die Uhren gehen an einem solchen Morgen immer nach), saß der alte Vogel um $^1/_2$9 Uhr schon wieder auf den Eiern, als wenn er nicht heraus gewesen wäre. Mancher sagt auch garnichts und dem ist's gewiß nicht gut ergangen. Und wenn wol Einer fortbleibt — o wehe! Da dürfen wir versichert sein — er steht am höchsten Dachfenster seines Hauses und forscht nach einem dunkeln Punkte in der Ferne.

„Hinterher will es dann ein böser Zufall, daß der Vereinsdiener, nachdem er die leeren Körbe zurückgebracht, die Herren bei seinem Rapporte um Entschul-

digung bittet, wenn sie heute so sehr lange hätten warten müssen, denn des starken Nebels oder Regens wegen wäre ein Auflassen vor 1 Uhr Mittags unmöglich gewesen und derselbe böse Zufall läßt dann auch gerade noch andere Liebhaber an demselben Tische sitzen, die bis jetzt ganz Aug' und Ohr waren für die schnellen Segler. ‚Aber beweisen kann ich es trotzdem, daß mir eine zeitig hereingelaufen, vielleicht auch — ja — so kann's wol sein, daß sie noch von der Tour des vorigen Sonntags war' (bringt dann Einer zur Entschuldigung vor, obgleich er damals keine vermißte). In dieser Weise geht es fort, es wird geprahlt bis zum Preisfliegen. Die Tauben werden wieder eingesetzt. Es drängt aber jetzt nicht sehr. ‚Warum setzen Sie denn heute so wenige ein?' ‚O, die Meinigen haben mir für dieses Jahr genug geleistet (leider wahr) und da will ich mir lieber noch einige Paar Junge ziehen.' ‚Meine zwei besten Weibchen sind gerade am Legen', theilt uns ein Andrer auf Befragen mit (ihm ist noch nie eine ausgeblieben). ‚Aber dann verlieren Sie ja jetzt schon Ihre Wette, da Sie doch sieben Weibchen bis zur letzten Tour durchsetzen müssen, und nun bringen Sie in Allem nur noch fünf Stück.' Mit der verdrießlichsten Miene von der Welt schimpft ein Dritter auf die Katzen der Nachbarschaft und schwört ihnen ewige Fehde. Daß es ihm auch gerade vor einer solchen Preistour geschehen muß, daß so ein Vieh ihm

in den Schlag eindringt und alle Thiere verscheucht. ‚Schon zwei Abende kampiren sie im Freien in der Nähe des Schlages‘ (vielleicht auch schon länger und in etwas weitrer Entfernung). ‚Ich setze heute keine ein‘, sagt der Preisheld des vergangnen Jahres. ‚Daß ich schon von vornherein auf alle Preise zu Gunsten der jüngeren Mitglieder verzichtet habe; es steht ja im Protokollbuche.‘ Das ist der Glücklichste am andern Morgen, denn er braucht garnicht vorzuzeigen. Und so hören wir noch von Flügellähmungen, Uebermüdungen, vom Verlegen des Speicherschlüssels, da die Frau eben frische Wäsche aufhängen ließ. Das Häuflein der abgestempelten ist winzig klein geworden; sie gehen diesmal alle in einen Korb und keine Fuhre braucht bestellt zu werden. Ich vermisse sogar die drei Berühmtheiten. Wo mögen sie geblieben sein? Das listige ‚Falkenauge‘, das die Wicken, den Hanfsamen und alle die anderen Leckerbissen, die ihm in Hülle und Fülle in letzter Zeit gespendet wurden, in den engsten Ritzen des Fußbodens entdecken konnte, hat es sich etwa von seiner schlechteren Hälfte, mit der es eben zu Neste trieb und die eines weniger guten Gesichts wegen den Schlag nicht wieder auffinden konnte, verleiten lassen, mit in die neu gewählte Behausung zu ziehen? Ist der ‚Mauerbrecher‘ vielleicht weit am Ziele vorbeigeschnellt? Der ‚von altem Adel‘, hat er wol eine Mesalliance auf einem Bauernhofe mit einer

ganz gemeinen Feldtaube abgeschlossen, lediglich, um auch hier Dokumente seiner hohen Geburt zu hinterlassen?

„Die, welche zu Beginn der Touren die meisten Wetten abgeschlossen, sind auf dem Punkte angekommen, auch die meisten zu verlieren. Wer übrigens solche Wetten abschließen und gewinnen will, setze nur stets gegen anderer Leute Lieblinge.

„Von den Verhaltungsmaßregeln, die dem Vereinsdiener vor einem solchen Preisfliegen mit auf den Weg gegeben werden — zunächst vom Vorsitzenden, dann vom Schriftführer, dann in den einzelnen Theilen nochmals von den übrigen Vorstandsmitgliedern und an der Bahn kurz vor dem Einsteigen von allen Mitgliedern insgesammt, so recht durcheinander — kann man sich annährend eine Vorstellung machen, wenn ich mittheile, welche Eigenschaften ein solcher besitzen muß, falls er für diesen Posten geeignet erscheinen soll. Ein guter Vereinsdiener darf mit Niemandem aus der Gesellschaft verwandt, bekannt, verschwägert oder in dessen Diensten sein. Für Niemanden aus der Gesellschaft darf er Dienstleistungen vornehmen, keine Tauben- und andere Schläge besuchen, etwa die Reinigung derselben ausführen, wodurch er mit den Thieren der Einzelnen bekannt werden könnte. Beim Einsetzen der Tauben darf er nicht zugegen sein; er bekommt die Thiere überhaupt erst am Orte des Auflassens zu Gesicht.

„Daß bei Feststellung des Ortes des Preisfliegens zuweilen auch noch auf fremdklingende Namen gebührende Rücksicht genommen wird, brauche ich wol nicht zu erwähnen (deshalb sind französische Accente sehr beliebt). Ist an einem Orte die Liebhaberei schon so weit eingedrungen, daß sich zwei Vereine haben bilden müssen, dann darf man versichert sein, daß der beste Geograph nicht genauer um die Entfernungen der beiderseitigen Touren, die aber immer in entgegengesetzter Richtung genommen werden, wissen kann, als die Mitglieder beider Vereine. Daß die Touren des einen dann auch immer um einige Stunden weiter sein müssen als die des andern, wird stets zur Genüge klar zu machen versucht. Und daß endlich der eine Verein, und wenn er mit vielen hundert Köpfen weniger angefangen hat, als sein Widerpart, doch am Ende der Touren noch mehr übrig behalten, ist ebenso klar, selbst wenn beide nichts mehr haben.

„Ein sonderbares, jedoch nicht unmögliches Vorkommniß ist das folgende. Einem frischgebacknen ‚Porteur', der noch eisenbahnunkundig war, widerfuhr es, daß seine Tauben an der betreffenden Station ausgeladen wurden, während er noch einige Stationen weiter dampfte. Als es ihm endlich doch warm wurde über die lange Dauer des Dahinfahrens, hörte er zu seinem Schrecken, daß er seinen Schützlingen abhanden gekommen war. Was thun? Mit dem nächsten Zuge

wieder zurück! Der war nun leider ein Kurierzug und hielt an der betreffenden Nebenstation nicht an. Deshalb mußten auch noch zwei Wegstunden durchlaufen werden und da traf denn der Held, mit dem schweren Wickensacke und der lackirten Wasserkanne auf dem Rücken, im Schweiße seines Angesichts alle Preistouren, Tauben und Taubenliebhaber zum Kukuk wünschend, gegen Mittag bei den Tauben ein und setzte sie in Freiheit. Das schönste aber bei der ganzen Geschichte war es, daß Vormittags um 10 Uhr die meisten Liebhaber schon ihre Tauben zu Hause hatten. Als freilich der gute Porteur Abends heimkehrte und reumüthig seine traurigen Reiseabenteuer bekannte, und daß er erst zu Mittag hatte fliegen lassen können, da — ja da — nun, Jeder kann sich die verblüfften Gesichter schon denken.

„Für das Preisfliegen werden die Tauben, falls es nicht schon bei der ersten Reise geschehen, mit fortlaufenden Nummern versehen, ebenso mit einem Stempel, der gewöhnlich den Namen der Stadt trägt, von welcher aus der Konkurs stattfinden soll. Eine Ausnahme in dieser Art des Abstempelns machen die Antwerpener und Genter Vereine, welche den Tauben eine für den Unkundigen nicht zu entziffernde Marke geben, z. B.:

v. 3 ⌐ 0 26 5
―――――――――
r m 17 m ∝ ⊙

„Wenn Jemandem eine Taube mit diesen Hieroglyphen*) zufliegt, so weiß er nicht, ob sie von einer weiten oder nahen Tour gekommen und die Gefangne wird so viel eher wieder in Freiheit gesetzt, oder durch die Zeitung für den Eigenthümer ausgeboten, als wenn sie für Liebhaber verführerische Namen, wie Bordeaux, Berlin, Moskau u. s. w. trägt. Dann hat diese Marke auch noch den Vortheil, daß Niemand im Stande ist, sie nachzumachen. Im letzten Augenblicke wird sie, wie der Wurf es macht, zusammengestellt und nach dem Gebrauche wieder auseinandergenommen. Durch die sonderbare Zusammenstellung ist nicht leicht Jemand im Stande, ein Bild derselben so vollständig festzuhalten, daß er eine Nachahmung versuchen könnte.

---

*) Besser wäre es wol, wenn anstatt einer Marke, die garkeinen Sinn hat und nur den Vortheil, daß sie unverständlich ist, eine solche gewählt würde, in der doch wenigstens eine Bedeutung liegt. So könnte man aus dem Namen des betreffenden Vereins wol jedesmal eine Marke zusammensetzen, welche denselben Anforderungen entsprechen würde und die dabei mindestens für die Eingeweihten doch auf den ersten Blick verständlich wäre. So z. B.

Lina Ober = Berolina oder (1. E. 8. O. | B. l.) / (7. J. 6. A. | r. n.) = Berlolina 1876

oder Limabuco = Columbia.

Wer dann scharfsinnig genug ist, eine solche Inschrift zu enträthseln, dem sei die Taube immerhin belassen, denn bei ihm ist sie in guter Hand — besser aufgehoben zweifellos als in der Bratpfanne, auf dem Bauernhofe oder unter einer Schar von Jage- oder Fliegetauben. K. R.

„Wenn die Tauben nun all' die frommen Wünsche hören könnten, die ihnen mit auf den Weg gegeben werden, wenn manche ebensowenig Nachtruhe fänden, als ihre Herren, die wenigstens dreimal aufstehen und Auslug nach dem Himmel halten, sich bei einem Nachtkerzchen die Augen fast blind sehen, um zu finden, wie viel Zoll über ‚Gut Wetter' die wetterwendische Quecksilbersäule steht, wie würden sie sich beeilen, um all' den betreffenden Seufzern gerecht zu werden.

„Zwischen 4 und 6 Uhr werden die Tauben in Freiheit gesetzt. Dann ist Herr X oder Z aber auch schon auf den Sohlen, wenigstens (man verzeihe uns diese Ausplauderei) auf den Socken im Garten, und wenn ihn an sonstigen Tagen die Sonne auch gegen 10 Uhr noch im Schlafzimmer findet, heute hat er sie geweckt und wenn sie ihm nun so klar entgegenlacht und kein Wölkchen den schönen blauen Himmel trübt, und wenn die Luft so hübsch abgekühlt ist, und der Wind von der richtigen Seite, so etwas ‚unter den linken Flügel streicht', wie wohlgemuth, wie heiter ist er dann, o wie aufgelegt, er könnte der ganzen Welt um den Hals fallen. Heute könnten sie einmal ausnahmsweise frühe kommen, flüstert er leise und setzt dann die Maschinerie auf dem Dache in Ordnung. — Bei diesem ‚frühe kommen' fällt mir immer mein alter Taubenwart ein. Wenn die Thiere auch bei raschestem Fluge erst um 9 Uhr eintreffen konnten, so war er

doch schon um 6 Uhr Morgens auf dem Boden, um Alles in Ordnung zu machen, denn ‚man kann nicht wissen, es könnte einmal eine ausnahmsweise frühe kommen und darum besser Vorsicht wie Nachsicht‘, so meinte er. Als derselbe einmal an einem schwülen Sommertage schon eine Reihe von Stunden auf dem Schlage gesessen und noch immer keine Taube sich blicken ließ, da erging's ihm nachher wie den drei Jägern, die den weißen Hirsch erjagen wollten. Er nickte und nickte, und währenddem war eine Taube hereingeschlüpft. Schlimm, daß ich ihn aus seinen süßen Träumen aufstören mußte, aber es ging eben nicht anders, und die Taube erhielt, obschon sie sich bereits eine ziemliche Zeit auf dem Schlage ausgeruht hatte, noch einen Preis.

„Noch immer kommt nichts; so lange als noch die Signaltaube ausbleibt (gewöhnlich ein recht bunter Scheck, damit sie bei ihrer Heimkehr sofort auffällt), geht noch Alles gut. Meldet diese aber durch ihre Ankunft, daß schon eine Taube vorgezeigt ist, dann reißt dem sehnsüchtig lugenden Liebhaber die Geduld, dann darf ihm sicher nur eine Kleinigkeit in die Quere kommen, um sofort einen Vulkan zum Ausbruch zu bringen.

„Still! Da fällt eine Taube ein; doch es ist bei näherer Besichtigung eine, die auf einer früheren Tour ausgeblieben. Also neues Harren, neues Hoffen! Da

endlich kommt das junge Preisvögelchen herangeschossen, spaziert auch sofort in den Schlag hinein; flugs wird's in den Laufsack gesteckt, dieser am Drahtseile zur Erde niedergeblitzt, vom Läufer aufgefangen, und der im raschesten Trabe schießt dahin, als wenn es gelte, mit dem Sturme eine Wette zu sausen. Wenn ein solcher Läufer einen Bäckerburschen mit dem Brodkorbe umrennt oder einen Metzgerlehrling sammt Mulde, Braten und Würsten in die Gosse wirft, oder auch einmal in zärtlicher Umarmung mit einer Milchfrau am Boden liegt, so kann man ihm das eben nicht verargen. Ritt doch einmal ein flämischer Bauer seines Herrn besten Gaul zu Schanden und als man diesem die Trauerbotschaft meldete, meinte der: ‚Man könne wol alle Tage wieder ein neues Pferd bekommen, aber nicht einen neuen Preis.'

„Die angezeigten Tauben werden genau mit Nummer, Farbe und Stempel eingetragen. Die an einem solchen Morgen thätige Kommission hat keineswegs ihren freien Willen. Die Uhr liegt versiegelt vor ihr auf dem Tische und wehe, wenn nicht genau nach Minuten und Sekunden die Ankunft einer jeden Taube verzeichnet wird. Dann wird noch wochenlang über die Ankunftszeit hin- und hergestritten, ob's nämlich 4 Uhr 15 $^1/_2$ Minuten oder 4 Uhr 15 $^3/_4$ Minuten gewesen, als der blaue Vogel oder das gescheckte Weibchen vorgezeigt worden.

„Viel umständlicher aber als diese Vereinswettflüge sind noch die allgemeinen Konkurse, bei denen die verschiedenen Städte gegen einander in Kampf treten. Bis jetzt hat noch kein gelehrter Ornithologe, selbst noch kein belgischer, die nöthige Skala erfunden, nach welcher einem Jedem mit dem richtigen Maße gemessen werden könnte. Ich möchte wol behaupten, daß Belgien das schlechteste System in dieser Beziehung hat. Der einzige Punkt, um den es sich hier handelt, ist der, wie viel erhalten die weiter gelegenen Städte für die Mehrentfernung gut-, bzl. abgeschrieben. Und da ist es in Belgien Brauch: für jede Meile Mehrentfernung werden 6 bis 7½ Minuten in Abzug gebracht. Fliegen nun die besten Tauben an einem Tage mit einer Geschwindigkeit von 10 Minuten die Meile, so bekommt eine Stadt, die 8 Meilen Mehrentfernung hat, nur 48 Minuten gutgeschrieben, trotzdem es die Ergebnisse doch gezeigt, daß die beste Taube zu 8 Meilen durchschnittlich 80 Minuten gebraucht hat, mithin ist die Stadt um 32 Minuten im Nachtheil und das ist gewaltig viel bei einem Wettfluge. Fliegen aber die besten Thiere ausnahmsweise die Meile einmal in 5 Minuten ab, so erhält die Stadt von 8 Meilen Mehrentfernung wiederum 48 Minuten gutgeschrieben, obgleich ihr jetzt nur 40 zuständen und nun sind die näher gelegenen Städte im Nachtheile.

„Wir haben hier in Köln bei unseren allgemeinen

Wettflügen die Geschwindigkeit der besten Taube als Norm angenommen und nach derselben den einzelnen Städten gutgeschrieben. Das gleiche Ergebniß zeigt sich auch, wenn man die Meilenzahl der Entfernung der einzelnen Städte in die Stundenzahl, welche die Taube bis dorthin gebraucht, dividirt. Selbstverständlich, daß die Ankunftszeit nach denselben Uhren, hier also etwa nach Berliner Zeit, genommen wird. Aber wie geht's, wenn der Konkurs am selbigen Tage des Auflassens nicht geschlossen ist, sollen dann die Nachtstunden mitgerechnet, oder, wenn dies nicht, wie viele Stunden sollen für nächtliche Ruhe berechnet werden? Bis jetzt ist diese Aufgabe noch nicht zur Zufriedenheit gelöst. Bei einem unserer Flüge ließen wir die Stunden von abends 8 Uhr bis morgens 4 Uhr ausfallen; stellten aber fest, daß, wenn abends noch später eine Taube vorgezeigt würde, dieser Augenblick als Schlußpunkt angesehen, ebenso, wenn sich morgens eine vor 4 Uhr einstellte, dieser Zeitpunkt dann als Anfang für den Tag angenommen werde."

Ich habe diese Ausführungen Lenzen's, der doch einerseits als Fachmann auf diesem Gebiete anerkannt ist und der andrerseits so recht mitten in dem Treiben der deutschen und auch der belgischen Vereine steht, hier nach seinem Werkchen „Die Brieftaube" eingehend mitgetheilt und zugleich empfehle ich dies letztre, als kurze, übersichtliche Darstellung, auf das angelegent-

lichste. — Die dadurch unvermeidlich gewordenen Wiederholungen bitte ich zu entschuldigen.

Mit Hinweis auf die S. 11 und 176 ff. geschilderte Großartigkeit der belgischen Brieftaubenliebhaberei muß ich mich damit begnügen, nur das hauptsächlichste hervorgehoben zu haben. Eine Organisation, wie solche in Belgien alle Vereine des Landes unter einen Hut, bzl. unter eine einheitliche Vereins-Gesetzgebung gebracht hat, ist in Deutschland leider noch nicht vorhanden. Sie wird und muß sich ja aber auch herausbilden und, wie zu wünschen ist, so unter einer kräftigen und umsichtigen Leitung, daß sie mit der Direktion der militärischen Brieftaubenzucht durchaus Hand in Hand geht. Dies ist um so dringender zu wünschen, da andernfalls solche Liebhaberei eine nicht zu gering zu veranschlagende Gefahr für das Vaterland birgt. Im günstigern Falle wird sie dann im Sande verlaufen, im ungünstigsten aber könnte sie doch gar ernste Ereignisse herbeiführen. — Seitdem die Brieftaubenpost sich der besondern Gunst des Kriegsministeriums erfreut, ist die Brieftaubenliebhaberei bei uns in Deutschland in steter Zunahme begriffen, wenngleich sie noch lange nicht die Ausdehnung wie in Belgien und Frankreich gewonnen hat. Die in diesem Frühjahr erfolgte Berufung des Lehrers Lenzen aus Köln in die Ingenieurabtheilung des allgemeinen Kriegsdepartements zu Berlin zur Uebernahme der Geschäfte eines Direktors

des Brieftaubenwesens, läßt vermuthen, daß die Sache aus dem Standpunkte der Liebhaberei heraustreten und vorkommendenfalls ein wichtiges Hilfsmittel im Kriege werden dürfte.

Der in Köln bestehende Verein für Geflügelzucht „Columbia" hatte, wie ich bereits S. 137 mitgetheilt, einige Jahre hindurch in anerkennenswerther Weise das Vorurtheil überwunden, daß lediglich die Flugrichtung der Tauben aus dem Süden her gute Erfolge gewähren könne. Herr Lenzen, welcher dort an der Spitze stand, schreibt in seinem hier oft erwähnten Werkchen voller Jubel, daß der Verein mit seinen Flügen aus Berlin und Hamburg her (also nicht in dem alten Geleise aus dem Süden) sich derselben günstigen Erfolge als andere Vereine zu erfreuen gehabt. Auch fügt er den Hinweis hinzu, daß die „Columbia" auf der frühern südlichen Flugstrecke zeitweise außerordentliche Unglücksfälle gehabt. So seien z. B. im Jahre 1873 bei dem Fluge von Verviers in einer Entfernung von nur 16 bis 18 Stunden von mehreren Hundert Tauben doch blos drei zurückgekehrt und von drei Tauben, welche auf dem Wege von Berlin aus jedesmal Preise gewonnen, sei auf der andern Flugstrecke keine einzige zur rechten Zeit zurückgekommen. Nicht die nördliche oder südliche Richtung des Fluges, sondern der veränderte Aufflugsort, bezüglich die neue Flugrichtung trage einzig und allein die Schuld an den Mißerfolgen. Und dies ist in

der That die wirklich zutreffende Beurtheilung dieser Verhältnisse.

Dennoch hat derselbe Verein im Jahre 1875 für seine Flüge die Richtung aus Frankreich her gewählt.*) Als die Ergebnisse derselben in den Zeitungen mitgetheilt wurden, stellte in der „Gefiederten Welt" ein Brieftaubenliebhaber folgende Anfrage: „Wenn die deutschen Rheinischen Vereine ihre Brieftauben mit den belgischen und französischen Vereinen oder richtiger gesagt von belgischem und französischem Gebiete aus Flüge machen lassen, so verzichten sie doch ganz entschieden darauf, daß diese Brieftauben für den Fall eines abermaligen Krieges — der ja leider wol noch immer zu befürchten bleibt — dem deutschen Vaterlande Dienste leisten können! Sollte denn aber die Gewöhnung der Brieftauben zu Flügen von einem Lande nach dem andern — eben angesichts der fortwährenden gegenseitigen Bedrohung der Staaten — überhaupt nicht große Bedenken haben?" Eine Antwort hierauf ist nicht ergangen.

Die von La Perre de Roo ausgesprochenen Ansichten und Befürchtungen der französischen Betheiligten habe ich S. 157 mitgetheilt. Meinerseits erkläre ich, daß ich weder die Meinung nach dieser noch jener Seite hin

---

*) Der Verein „Fauna" in Elberfeld hatte damals, wie wir weiterhin sehen werden, seine Wettflüge gerade in umgekehrter Weise veranstaltet.

theile. Ob deutsche Liebhaber und selbst deutsche Vereine ihre Tauben zu Wettflügen von anderen Ländern aus abrichten oder nicht, das dürfte vorläufig wol gleichgültig sein — wenn auch freilich nicht besonders patriotisch. Im Falle eines Krieges werden sie selbstverständlich, sei es aus freier Entschließung oder durch Gebot der Behörde dazu gezwungen sein, diese Tauben eingesperrt zu halten oder zu vernichten. Die in irgend einer Weise gefahrbringend erscheinenden, im Privatbesitz befindlichen Brieftauben werden in solchem Falle natürlich sofort konfiszirt, d. h. also den Besitzern ohne weiteres fortgenommen, auch können für letztere gar sehr ernste Folgen entstehen. (Vergl. das weiterhin von Herrn Geh. Rath L. Schneider gesagte). Eine wirkliche Gefahr könnten solche Tauben wol nur in einem Falle bringen, in einem einzigen Falle, dessen Eintreten wir aber als außer dem Bereich der Möglichkeit liegend erachten wollen. Wenn nämlich ein solcher Theil unsres Vaterlandes in Feindes Gewalt gefallen und nun wieder erobert werden sollte, dann könnten die nach dem feindlichen Lande hinein dressirten Brieftauben allerdings für die feindliche Besatzung der Festungen in diesem Gebiete von ungeheurer Bedeutung sein. Ich glaube jedoch, wie gesagt, daß derartige Unglücksfälle unsrerseits nicht mehr zu befürchten sind. Demnach muß der Staat — in Anbetracht dessen, daß ‚Vorsicht die Mutter der Weisheit‘ ist, und solange als

die gegenseitige hochgerüstete Bedrohung der Staaten dauert — dahin streben, daß er für eine solche äußerste Möglichkeit gewappnet sei, und zwar in jeder Hinsicht, so also auch mit tüchtigen, zuverlässigen Brieftauben.

An den Tagen, an welchen die Flugtauben unterwegs sind, gleichviel seien es einzelne Depeschenträgerinnen oder seien es Preiswettflieger, wird der Schlag stets in ganz besondrer Weise vorbereitet. Die zurückgebliebenen Tauben werden des Morgens keineswegs herausgelassen, und zwar deshalb, damit die ankommenden Reisenden sich nicht etwa bei ihnen auf dem Dache aufhalten, sondern sofort in den Schlag hineinstürzen. Nun wird die Fangvorrichtung (im Abschnitt „die Hilfsmittel der Brieftaubenpost" besprochen) in Ordnung gebracht und, handelt es sich um ein Wettfliegen, so werden die sogenannten Laufsäcke bereit gehalten und Boten oder besondere Läufer, derer die belgischen Liebhaber, je nach der Entfernung ihrer Wohnungen vom Sitz der Vereins-Kommission, in entsprechender Zahl anwerben, sind in bestimmten Zwischenräumen aufgestellt. Wenn ein Schlag sehr hoch, vielleicht über drei oder vier Stockwerken auf dem Boden sich befindet, so hat man eine besondre Vorrichtung, an welcher der Laufsack herabgelassen wird (derselbe ist ebenfalls weiterhin beschrieben). Sodann wird die sogenannte Signaltaube abgesandt, welche vom Sitz der Kommission

aus aufsteigen und Nachricht bringen muß, wann dort die erste Taube vorgezeigt worden.

Betrachten wir nun die Brieftaubenliebhaberei in Deutschland noch von einigen Gesichtspunkten aus. Zunächst und hauptsächlich verdient sie um deswillen Aufmunterung und Unterstützung vom Staate, weil es nur unter der regsamsten Betheiligung von ihrer Seite möglich ist, daß in verhältnißmäßig kurzer Zeit und besonders ohne hohe Kosten eine ausreichende Anzahl von Brieftauben für den statlichen Dienst erlangt werden können. Wenn sich in recht vielen deutschen Städten Brieftaubenliebhaber-Vereine bilden, welche fleißig züchten und zugleich ihre Tauben nicht allein sachgemäß, sondern auch im vollen Einverständniß mit der betreffenden Behörde abrichten, wenn der Staat durch Aussetzung von Prämien bei den Wettflügen und durch Gewährung von möglichst reichlichen Zuschüssen zur Beförderung der Zucht das Seinige thut*); wenn sodann die Leitung der Sache in die Hand eines Mannes gelegt wird, der mit den nöthigen Kenntnissen auch ein tüchtiges organisatorisches Talent verbindet, der in einer

*) Herr Ortlepp macht den ebenso zeitgemäßen als erfolgversprechenden Vorschlag, daß man sich bemühen solle, die großen belgischen Vereine nach Deutschland heranzuziehen; und dies könne, sagt er, hauptsächlich dadurch geschehen, daß man auch bei den deutschen Wettflügen möglichst hohe Prämien aussetze und für eine internationale Betheiligung günstige Bedingungen stelle.

der hochwichtigen Angelegenheit entsprechenden Weise damit in die Oeffentlichkeit tritt, der es nicht verschmäht, durch Anregung und Belehrung in allen wohlhabenden Volksschichten Anhänger zu werben und zur Gründung von Vereinen durch Wort und Schrift aufzumuntern — so wird in überraschend kurzer Frist ein Brieftaubendienst zu ermöglichen sein, welcher ausreichend ist für alle Anforderungen, die an einen solchen selbst im äußersten Falle gestellt werden können. Selbstverständlich ist es aber, daß für diese bedeutungsvolle Gestaltung der Angelegenheit die rechten geeigneten Persönlichkeiten und der richtige Weg aufgefunden werden müßten, wenn nicht das ganze Unternehmen eine leere und kostspielige Spielerei sein soll.

Ueber die deutschen Vereine im allgemeinen und über die „Berolina" im besondern ist bis jetzt wenig zu berichten. Während die Liebhaberei für das größere Geflügel, die Hühner und Tauben überhaupt und nicht minder für die Sing- und Schmuckvögel, in Deutschland gegenwärtig in einem ebenso staunenswerthen als erfreulichen Aufschwunge begriffen ist, dringt die Brieftaubenliebhaberei gar langsam in weitere Kreise. Sie würde sich aber wahrlich gerade bei uns unschwer weiter verbreiten und sich nicht so ausschließlich auf die Reihen der eigentlichen glühendsten Liebhaber beschränken, wenn man sich nicht sagen müßte, daß ohne einheitliche Organisation und ohne Vorantritt des Staates, die werth-

vollen und überaus theuren Brieftauben im Privatbesitz im Falle eines unglücklichen Krieges, ja im Falle eines Krieges überhaupt, dem Besitzer doch nur schwere Sorge bereiten können — da über ihnen das Damoklesschwert der sofortigen Konfiskation schwebt. Wozu also Kosten und Mühe, wenn die Tauben bei Gelegenheit der wichtigsten Verwendung vielleicht in Hände gerathen, welche am Ende weder Verständniß für ihren Werth, noch Geschick für ihre folgenschwere Benutzung haben!

Somit beschränkt sich also bis jetzt die Taubenliebhaberei im größten Theile Deutschlands wesentlich nur auf wenige Vereine und einzelne Persönlichkeiten. Unter diesen giebt es aber begeisterte Anhänger der Sache, welche weder bedeutende Kosten noch Zeitaufwand scheuen, um die Angelegenheit zu fördern.

(Seitdem ich dies geschrieben, ist die Zeit von nahezu 1 1/2 Jahren vergangen, und ich bitte daher zur Ergänzung noch das im Abschnitt „Die Hilfsmittel der Taubenpost“ über die neueste Entwicklung des Vereinslebens Gesagte nachlesen zu wollen).

Die Hilfsmittel der Brieftaubenpost.

Es erscheint wol erklärlich, daß eine so überaus lebendige Liebhaberei, welche zugleich eine militärischwichtige Angelegenheit ist, auch in einer steten, regsamen

Entwicklung sich weiter ausbilden muß. Vorzugsweise kommt diese natürlich den Hilfsmitteln (Werkzeugen und Vorrichtungen) gegenüber zur Geltung und es würde uns schlecht anstehen, wollten wir hier im Brieftauben-Buch nicht sämmtliche Gegenstände zu beschreiben versuchen, welche für den Gebrauch der Brieftaube überhaupt nothwendig sind. Dies soll nun eben im umfassendsten Sinne geschehen und wir beginnen mit der Darstellung der Ausrüstungsgegenstände, soweit dieselben in den Abschnitten über Verpflegung und Zucht noch nicht geschildert worden.

Werkzeuge und Vorrichtungen. In früherer Zeit — und auch wol noch heutzutage hier und da auf dem Lande — hatte man vor der Ausflugöffnung des Taubenschlags eine einfache, herabfallende oder aufzuziehende Klappe, welche aber, wenn bei feuchter Witterung das Holz angequollen, nur zu oft stecken blieb und den Dienst versagte. Dann wendete man den sog. Fangkorb an, der jedoch ebenfalls Mängel zeigt.. Gegenwärtig hat man nun allenthalben mehr oder minder vollkommene **Ausflugkasten**, von denen ich einige beschreiben will*). Als der zweckmäßigste dürfte der Antwerpener Flugkasten zu erachten sein. Aus starkem Draht, in der Regel mit Quadratgitter von $3{,}5^{cm.}$ Weite

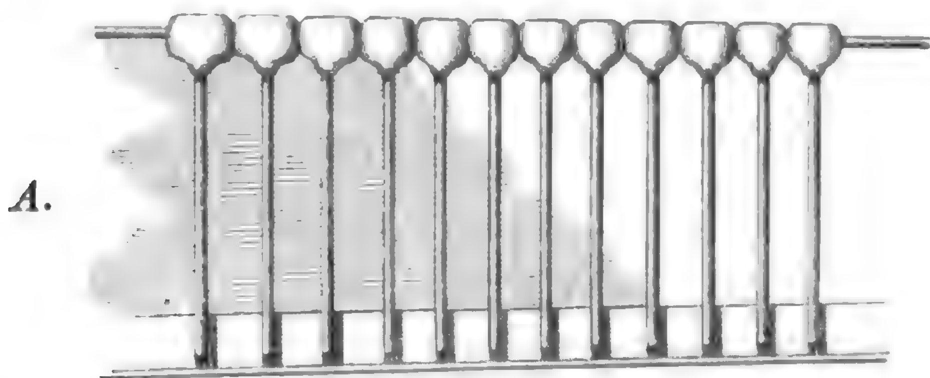
*) In Belgien wird auf diese Ausflugkäfige (Kykors) besondrer Werth gelegt und man läßt sie daher nicht selten in luxuriöser Weise herstellen.

geflochten, ist er etwa $70^{cm.}$ hoch, $70^{cm.}$ breit und $60^{cm.}$ tief; doch muß man sich bei seinen Größenverhältnissen vornämlich nach dem Umfange des Dachfensters richten, falls ein solches schon vorhanden ist. Am obern Theile ist das Gitter so weit, daß die Taube sich wol von oben herab hineindrängen, jedoch von innen durch das obere Gitter nicht hinauskommen kann. Wenn der obere Theil dagegen dicht verschlossen ist, so muß sich entweder in der Mitte ein viereckiges Loch befinden, durch welches die Taube hineingelangen kann oder es ist noch ein zweiter kleinerer Kasten von wenigen Zentimetern Höhe und Tiefe auf dem erstern angebracht, der nach dem Schlage hin durch lange, bewegliche Drähte geschlossen ist, welche die Taube hineinschlüpfen, aber nicht wieder heraus lassen. Diese ebenso einfache als sinnreiche Einrichtung soll von Herrn Georges d'Hanis erfunden sein.*) Sie besteht in einer Reihe beweglicher, an ein Windeisen befestigter Messingdrähte, den sog. **Gabeln** oder **Scheeren,**

---

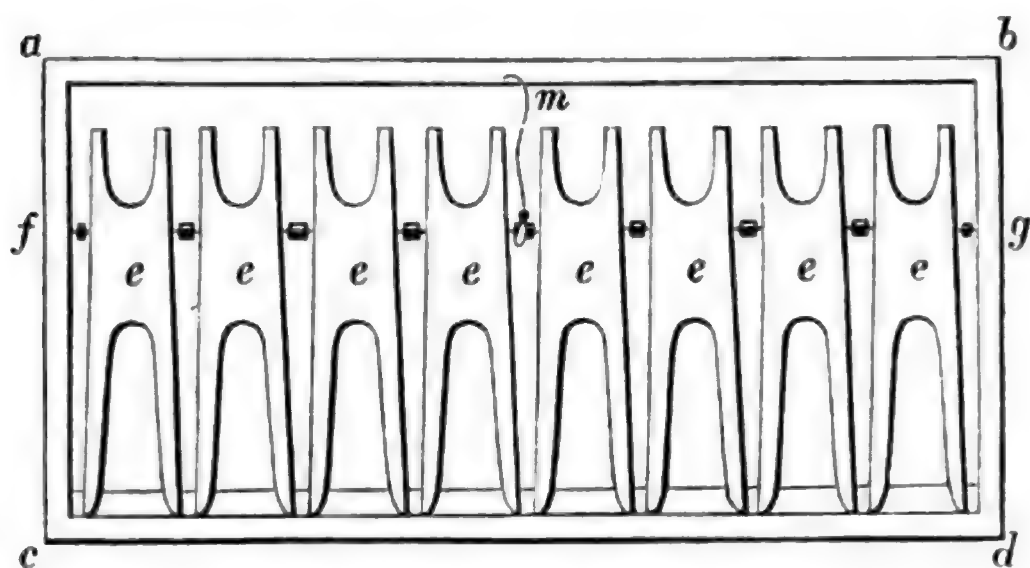
*) Daß diese Scheeren von Georges d'Hanis erfunden sein sollen, ist mir neu. Wir haben dieselbe, bzl. eine ähnliche Einrichtung auf unseren Tümmlerschlägen in Magdeburg, Braunschweig, Halberstadt seit undenklicher Zeit, jedoch sind die einzelnen Scheeren, bzl. Gabeln anders beschaffen. Dieselben sind leichter zu heben, da sie, wenn die Taube, indem sie den Kopf durch eine Scheere steckt und mit der Brust dagegen drückt, von der obern Partie der Scheere, welche als Hebel wirkt, unterstützt wird, was bei den bloßen Drähten, welche oben in Holz befestigt sind, nicht der Fall ist. Damit der Draht sich nicht senkt, was zur Folge

welche sich im Innern des Käfigs unter dem Drucke der in den Schlag eindringenden Taube heben, aber hinter ihr sofort wieder zufallen, sodaß die Gefangne nicht entkommen kann (s. d. Abbildung A.). Während



der Wettflüge müssen die Gabeln allen zurückgebliebenen Tauben den Ausflug verwehren, die heimkehrenden da=

haben würde, daß die Scheeren sich klemmen, ist im obern Theile des Holzes noch ein Draht (m.) mit Schleife zum Hochhalten befestigt.

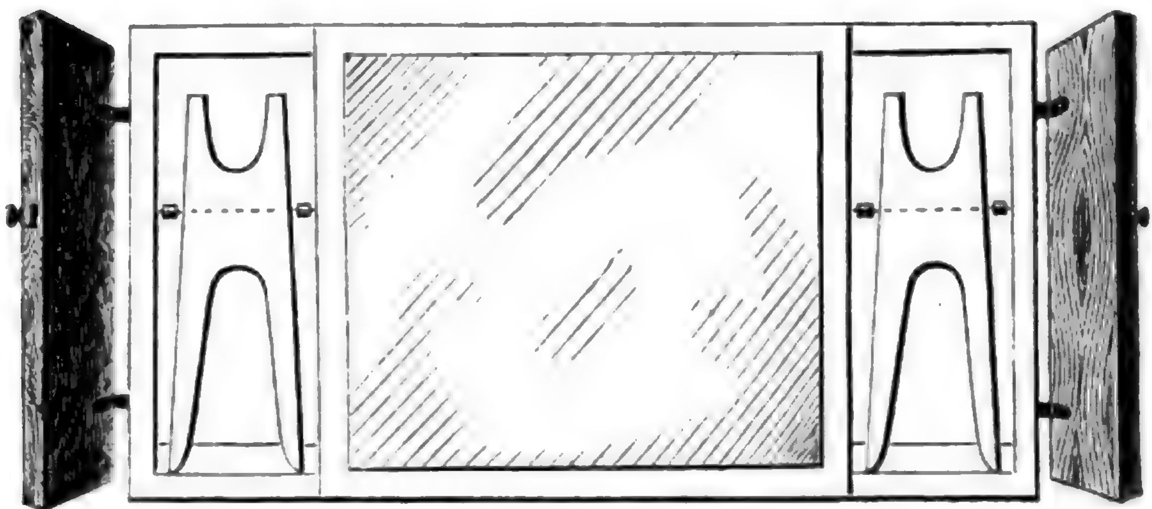


a. b. c. d. ist ein Holzrahmen; e. sind Gabeln aus leichtem Holze; f. g. ein starker Draht, der durch die Gabeln geht, sodaß

gegen hineinlassen. Neuerdings hat man an den Gabeln noch eine Vorrichtung getroffen, durch welche die heimkehrende Taube ihre Ankunft selber meldet. An einen der beiden Drähte ist nämlich ein Querdraht gelöthet, dessen Ende ein rundes Metallplättchen, etwa von der Größe eines Pfennigs, wenn die Gabel gehoben wird, aus einem kurzen Stifte herauswirft. Dadurch fällt eine vermittelst einer langen, dünnen Schnur an dem Plättchen befestigte Bleikugel auf ein Charnierband, welches die Feder einer kleinen Glocke angespannt hält, wodurch diese letztre also in Bewegung geräth. Die Glocke

sie sich mit Leichtigkeit von außen heben lassen. Um zu verhindern, daß die Gabeln sich verschieben und klemmen, ist zwischen zweien je eine kurze Röhre über den Draht geschoben.

Man hat diese Einrichtung noch vervollständigt, indem in dem Rahmen in der Mitte ein Glasfenster angebracht ist, und auf jeder Seite des Fensters nur je eine Scheere, über welche letztre noch eine Holzthür dicht verschlossen werden kann, damit Alles gegen Zugluft und Raubthiere gesichert ist, wenn die Scheeren nicht gebraucht werden. R. Ortlepp.



kann in jedem Stockwerk des Hauses angebracht sein und ist dies nicht in vertikaler Richtung unter der Gabel zu ermöglichen, so muß die Schnur durch Ringe geleitet werden.

An anderen belgischen Taubenschlägen sieht man sodann die sog. **Falle**, einen Fangkasten aus Holzgitter oder auch aus Messingdraht mit dem Schnapper, einem Brettchen, welches umklappt und die Taube plötzlich hinabfallen läßt, sodaß sie nicht mehr entkommen kann.

An den Taubenschlägen der deutschen Militärbehörde ist von außen der **Fangkorb** angebracht. In der Ausflugöffnung von $0,_{85}$ m. Breite und $0,_{60}$ m. Höhe steht ein Gitterkäfig, dessen Bretterboden außerhalb des Schlages die Vergitterung um $0,_{30}$ m. überragt. Die hintere, in den Schlag einmündende Seite ist durch Fallgitter verschließbar. Vom Fangkorbe etwas zurücktretend befindet sich, parallel mit dem erwähnten Fallgitter, eine Reihe Scheeren oder Gabeln, welche ein bewegliches Gitter bilden. Jede dieser Gabeln besteht aus zwei senkrechten Draht- oder auch Holzstäben, deren obere Enden $0,_{05}$ m. von einander entfernt, fest in einer drehbaren Welle stecken. Drückt die Taube von außen dagegen, so weicht die Gabel, weil sie unten unbefestigt ist und gestattet ihr durchzuschlüpfen; nachdem sie aber hindurch ist, fällt die Gabel in ihre frühere senkrechte Lage zurück und dabei schlägt sie mit ihren unteren Enden in die eingeschnittenen Kerben

einer außerhalb vor den Scheeren am Boden angebrachten Querleiste, welche dazu bestimmt ist, ihr Durchschlagen, bzl. Nachgeben nach außen zu verhindern, sodaß die Taube also wol hinein-, jedoch nicht wieder hinausschlüpfen kann. Wenn keine Flugübungen gehalten werden und die Schlagbewohner unbehindert ein- und ausschlüpfen dürfen, so werden Fangkorb und Fallgitter geöffnet und die Scheeren entweder ausgehoben oder oben an der Decke festgehakt. Sobald dagegen Flugtauben ausgesandt sind, werden die zurückgebliebenen Bewohner des Schlags durch das geschlossene Fallgitter eingesperrt gehalten, denn wenn sie draußen wären, so würden die heimkehrenden Reisenden nicht in erwünschter Eile in den Schlag kommen. Die Gabeln werden nun heruntergelassen und der Boden des Käfigs wird mit Futter bestreut. Sobald eine Taube zurückgekehrt und durch die Scheeren geschlüpft ist, läßt die Erschütterung des Anschlagens der Gabel eine kleine Glocke an der Welle als Anmeldesignal ertönen. Wird dasselbe aber auch überhört, so bleibt die Taube zwischen den Scheeren und dem Fallgitter solange gefangen, bis der Wärter kommt und ihr die Depesche abnimmt. Der zuerst beschriebne Fangkorb wird zur Nacht geschlossen, damit kein Raubthier oder sonstiges Ungeziefer in den Schlag dringen können.

Selbstthätiger Apparat zur Feststellung der Ankunft der Taube. Man hat jetzt in Belgien eine solche Vorrichtung erfunden, „automatische Bestätigung" genannt, durch welche sich die Ankunft einer Taube ganz genau feststellen läßt. Die Zeit wird nämlich dadurch pünktlich angegeben, daß der Deckel des Käfigs, in welchem sich die Taube befindet, von selber zuschlägt und somit hat man die beste Sicherheit. Das zuerst vorgezeigte Exemplar des Apparats war nur für eine Taube angefertigt, allein der Erfinder will deren auch für zwei und vier Tauben herstellen. Es unterliegt keinem Zweifel, sagt „L'Epervier", daß diese Apparate binnen kurzem bei allen Vereinen eingeführt werden müssen, da sie weder willkürlichen noch unwillkürlichen Irrthümern ausgesetzt sind. Namentlich für größere Städte mit weiten Entfernungen liegt die Wichtigkeit auf der Hand; man wird die Käfige zu bestimmter Zeit der Gesellschaft überbringen und bei der Eröffnung sich von der richtigen Stunde überzeugen, zu welcher die Taube eingetroffen ist, während dabei jeder Unterschleif als durchaus unmöglich sich zeigt. Die Schnellläufer wird man dann auch ganz entbehren können.

Wo man die Brieftauben eingesperrt im Schlage züchten muß, sollte man ihnen wenigstens einen **Vorbau aus Gitterwerk** gewähren, in welchem sie sich aus-

lüften, besonnen und beregnen lassen können, was doch natürlich wesentlich zur Erhaltung ihrer Gesundheit beiträgt. Aber noch mehr. Von hier aus lernen die jungen Tauben die Umgebung des Schlags kennen, sodaß sie, wenn ihre Reisezeit, bzl. Abrichtung beginnt, ungleich leichter den Weg zur Rückkehr finden.

Als **Futtergefäß** für solche Taubenschläge, in denen man nicht — wie es meistens in Deutschland geschieht — täglich regelmäßig zu bestimmter Zeit aus freier Hand auf dem Boden füttert, hat man häuschenartige Kasten, in welche die Sämereien oben durch den beweglichen Deckel hineingeschüttet werden, während davon unten in einen Trog zu jeder Seite immer gerade soviel herausquillt, als die Tauben verzehren. Die derartige Einrichtung ist ja wol allenthalben bekannt, doch ist sie einige Seiten weiterhin bei Besprechung der Trinkgefäße bildlich dargestellt.

Auch der **Futtervorrathskasten** bedarf einer kurzen Besprechung. Jeder Vogel- und Thierwirth überhaupt weiß es ja zu ermessen, daß nicht allein die verschiedenen Sorten des Futters, sondern auch deren Behandlung, bezüglich Beschaffenheit für Wohlsein und Gedeihen seiner Pflegebefohlenen von größter Wichtigkeit sind. Gleichviel ob man eine mehr oder minder bedeutende Anzahl von Tauben hält, so sollte man sich doch immer eine bestimmte Vorrichtung zur Auf-

bewahrung des Futters herstellen lassen. Am zweckmäßigsten ist ein Spinde oder Schrank nach dem Vorbilde der Vorrathskasten, welche man in den Läden der sog. Vorkosthändler sieht. Die Kasten dürfen jedoch nicht bis zur Erde herabreichen, sondern der Schrank muß auf mindestens 30cm. hohen Füßen stehen. Man soll es auch nicht unmittelbar an die Wand stellen, vielmehr so, daß die Luft von allen Seiten herantreten kann. Jede Samensorte muß sich in einem besondern Raum befinden, niemals soll man die Sämereien zusammengemischt aufbewahren*). Zum Schutz gegen Milben u. a. sollte man jedes Fach, jede Schublade u. drgl. innen mit Blech ausschlagen lassen. Man hüte sich, in den Schubladen zu viele Körner zu halten und wol gar die neu eingekauften auf die alten zu schütten, sodaß letztere vielleicht viele Monate hindurch liegen bleiben. Rathsam ist es, daß man in dem Futterkasten nur immer wenig Sämereien hat, während die großen Vorräthe auf dem Boden oder sonst wo an einem trocknen, luftigen und wenn möglich staubfreien Orte recht flach auseinandergeschaufelt liegen.

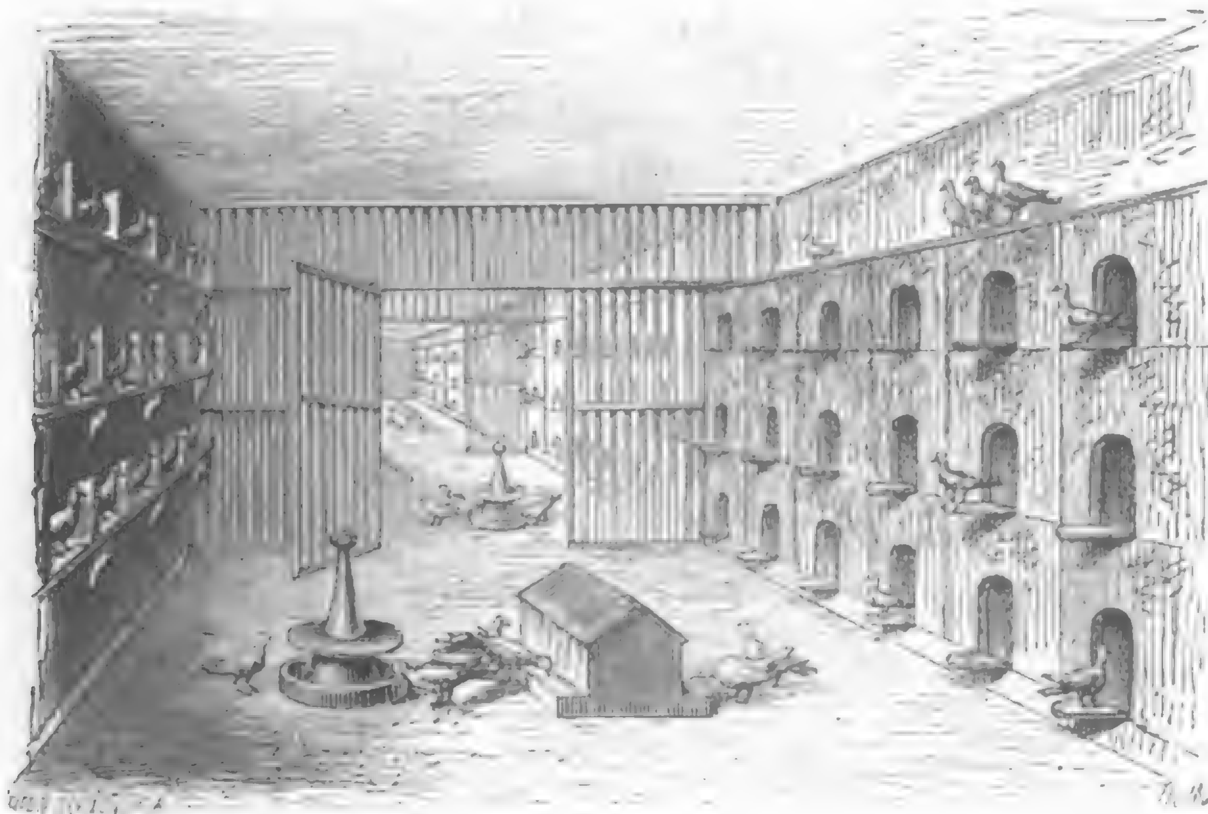
Trinkgefäße. Als die am praktischsten sich erweisenden sind wol die zu erachten, welche die Tauben-

*) Ist das Futter gemischt, so werfen die Tauben die ihnen nicht zusagenden Körner stets aus den Gefäßen heraus und treten sie in den Schmutz. Meyer.

liebhaber von Berlin schon seit langer Zeit in Gebrauch haben. Sie sind von Blech und ihrer Einrichtung liegt die Wirkung des Luftdrucks zu Grunde. Man bezieht sie vom Klempnermeister H. Petzold in Berlin, Spreestraße. Es sind zwei Zinkzilinder, deren untrer etwa 6cm. vom Boden 4—5 Löcher hat, während der obre flaschenförmig ist und in den untern so paßt, daß der Halsrand der Flasche ein wenig tiefer zu stehen kommt, als der untre Rand der Trinklöcher, daß er also bis etwa 5cm. vom Boden reicht. Wird nun der obre Zilinder mit Wasser angefüllt und eingesetzt, so steigt das Wasser im untern genau bis zum Rande der Löcher, und es läuft jedesmal so viel nach, als die Tauben austrinken. Die Vortheile dieser Trinkvorrichtung sind folgende: Wenn man den dazu gehörenden Trichter gleichsam als Helm aufstülpt, so kann das Wasser niemals beschmutzt werden, denn es ist den Tauben unmöglich, das Trinkgefäß als Sitzplatz zu benutzen; andernfalls pflegt auch wol ein kräftiger Täuber von hier aus alle anderen Tauben durch Beißen und Schlagen am Trinken zu verhindern. Im Metallgefäß bleibt das Wasser bekanntlich kühler und die kälteste Wasserschicht sinkt nach unten, während im heißen Sommer durch das verdunstende Wasser die dünnen Blechwände außerordentlich abgekühlt werden, sodaß also das Wasser verhältnißmäßig frisch sich zeigt. Zudem läßt sich das Blechgefäß vortrefflich reinigen, in-

dem es nur mit siedendem Wasser ausgebrüht werden darf. Schließlich brauche ich wol kaum darauf hinzuweisen, daß weder verzinntes Zink- noch Eisenblech schädliche Bestandtheile an das Wasser abgeben können.

In den großen belgischen Taubenschlägen hat man einfachere Trinkgefäße von Blech oder Steingut, welche nur durch einen oberhalb angebrachten breiten Blechrand das Wasser gegen Verunreinigung schützen und oben eine Kugel haben, vermittelst derer man sie beliebig hier- oder dorthin setzen kann. (Wir fügen hier noch eine Abbildung an, welche das Innere eines großen belgischen Taubenschlags veranschaulicht, wie er S. 78 beschrieben ist und welche zugleich die dort gebräuchlichen Futter- und Wassergefäße zeigt).



In den am zahlreichsten bevölkerten Taubenschlägen legt man wol ein umfangreiches hölzernes Wasserfaß an einen passenden Ort, regelt vermittelst eines Krahns den Ausfluß und leitet in entsprechenden Rinnen das Wasser durch alle Abtheilungen des Schlags. Von dem Unrath der Tauben werden aber die Rinnen nur zu leicht verunreinigt; es entstehen Stockungen, wol gar Ueberschwemmungen, im Winter friert das Abflußrohr zu u. s. w. Am schlimmsten ist es aber, daß in dem hölzernen Fasse nur zu leicht Ansatz von Schleim sich bildet, welcher dann das Trinkwasser verdirbt. Wo es zu ermöglichen ist, daß vermittelst der Wasserleitung ein möglichst lebhafter Durchfluß in den Taubenboden geführt werden kann, ist dies jedenfalls die zweckmäßigste Einrichtung. Aber auch dann ist lieber ein blechernes Vorrathsgefäß zu wählen, weil an den Wänden eines hölzernen trotz des Durchflusses Schleimansatz entstehen kann. Leitungsröhren von Blei, Messing und anderen verdächtigen Metallen darf man selbstverständlich niemals anwenden; ebenso hüte man sich vor Farbenanstrichen, welche nicht durchaus giftfrei sind. Die Leitungskanäle durch den Taubenboden sind am entsprechendsten aus Zement gemauert, und sie ebensowol als auch die Badebecken dürfen niemals zu tief sein, allenfalls $2{,}6^{cm.}$ Es ist wirklich lächerlich, in welchem flachen Wasser zuweilen eine kränkliche, schwächliche oder matte Taube ertrinken kann.

Zieht man es vor, das Trinkwasser drei- bis viermal täglich frisch in besonderen Gefäßen zu geben, so sollte man dazu nur Porzellannäpfe, etwa in der Gestalt von großen Blumentopfuntersätzen wählen. Sie sind ohne weitre Mühe stets sauber zu erhalten, während alle Steingut- und dergleichen Gefäße trotz der Glasur immerhin mehr oder weniger poröse sind und keine volle Sicherheit gewähren, daß sie im Laufe der Zeit nicht Stoffe aufsaugen, welche in Fäulniß übergehen und das Trinkwasser verderben. Sodann versäume man es nicht, über jedem solchen Trinknapf ein Netz von verzinntem Eisendraht mit 3,9 cm. Maschenweite anzubringen. Durch dasselbe wird nämlich verhindert, daß die Tauben sich darin baden und das Trinkwasser verunreinigen können.

In kleineren, mit den kostbarsten Tauben bevölkerten Schlägen hat man auch wol Trinkgefäße aus poröser Thonmasse, welche in ähnlicher Weise als die oben beschriebenen blechernen eingerichtet sind und das Wasser stets durchaus kühl und frisch erhalten. Ich warne jedoch entschieden vor ihrem Gebrauch, da sie für die Dauer selbst bei äußerster Sorgfalt von aufgesaugten Schleimtheilen nicht ganz frei bleiben.

Eine möglichst zweckmäßige Einrichtung sollte auch das **Badegefäß** haben. In der Regel besteht es in einem geräumigen flachen Kasten aus irgend einem Geschirrstoffe. Da aber die Tauben dasselbe ebenso

als das eigentliche Trinkgefäß zur Stillung ihres Durstes benutzen*), so rathe ich, daß man auch das Badegefäß durchaus nur aus Porzellan wähle, und zwar in der

*) In einem Vortrage im Verein „Cypria“ zu Berlin erwähnte Herr Dr. Bodinus beiläufig als Erfahrungssatz, daß alle Haustauben vorzugsweise gern, wenigstens zeitweise, das schmutzigste Wasser der Gossen oder Pfützen auf den Höfen u. a. trinken. Meines Erachtens liegt dieser wunderlichen Erscheinung ein ungestilltes Bedürfniß zu Grunde. Bekanntlich verzehren die wilden Tauben neben Körnern, Blättern und anderen Pflanzentheilen auch thierische oder stickstoffhaltige Gegenstände, wie Schnecken, Kerbthiere und allerlei Gewürm in nicht unbedeutender Masse (und man darf in Anbetracht dessen, daß sie zugleich Unkrautsämereien vertilgen, ihre nützliche Thätigkeit nicht unterschätzen), während den gezähmten Tauben selbst eine sonst recht umsichtige Pflege dergleichen doch nur in seltenen Fällen bietet. In dem erwähnten Schmutzwasser, ebenso wie im Lehm alter Wände sind ja aber Stickstoffverbindungen reichlich vorhanden, und um deren willen wird nach meiner Ueberzeugung Beides und mancherlei Aehnliches von den Tauben begierig genossen — so unappetitlich es uns auch erscheinen mag. Zur Begründung meiner Behauptung weise ich darauf hin, daß die mit Hülsenfrüchten (welche ja ebenfalls an stickstoffhaltigen Verbindungen reich sind) gefütterten Tauben die erwähnte Begierde nicht zeigen. Da nun aber die Erfahrung festgestellt hat, daß die ausschließliche oder zu reichliche Fütterung mit Erbsen, Bohnen, Wicken anderweitige Nachtheile mit sich bringt, so sollte man für die Tauben entweder die Küchenabfälle aus den Haushaltungen oder wol gar fein gehacktes Fleisch als stetige, wenn auch geringe Zugabe zur Fütterung verwenden. Durch eine solche Befriedigung des naturgemäß vorhandnen Bedürfnisses würden mancherlei Erkrankungen abgewendet, für deren Entstehung man wol vergeblich eine Erklärung sucht. Dies dürfte keine leere Bücherweisheit, sondern

Gestalt eines möglichst umfangreichen viereckigen oder runden Kastens mit ganz gerade aufrecht stehenden Wänden von nur 2,6 cm. Höhe. Damit aber das aus demselben verspritzende Wasser nicht den Boden des Schlages verunreinige (wodurch bekanntlich nur zu leicht allerlei Krankheiten erzeugt werden), muß das eigentliche Badegefäß noch in einem sehr geräumigen und hochwandigen Untersatze von Zinkblech stehen. Auch dieser Kasten muß selbstverständlich immer sorgfältig rein und blank gescheuert erhalten werden.

Verparungskasten. Zu den wichtigsten Maßnahmen der Brieftaubenzucht gehört die Frage der Verparung der Tauben in angemessener Weise. Die Gesichtspunkte, von denen man dabei ausgehen soll, sind ja in dem Abschnitt über die Zucht bereits eingehend dargelegt; kurz und übersichtlich sei nur noch gesagt, daß man zur Vermehrung und noch höhern Vervollkommnung bereits vorhandener edler Rassen immer möglichst gleichartige Tauben zusammenbringen muß — während man zur Erzielung eines brauchbaren Stammes aus ungleichartigem Material lieber recht verschiedenartige Tauben verparen soll. Wo es sich also um die be-

---

eine in dem vollen, erfahrungsreichen Leben begründete Anschauung sein. Dr. Karl Ruß.

Mit dieser Auffassung erklärt sich Herr Dietz vollkommen einverstanden. Herr Haushofmeister Meyer bemerkt dazu noch, daß auch Brot und gekochte Kartoffeln als Futterzugaben für die Tauben sich eignen.

deutendste Brustweite, um die längsten und spitzesten Flügel u. drgl. handelt, wird man stets zwei Tauben wählen, welche einander schon recht nahe stehen; wo man aber erst auf die sich entwickelnde edle Gestalt, körperliche Befähigung u. s. w. sehen muß, sucht man eine kurz- und eine langschnäblige, eine breitbrüstige und eine spitzflügelige Taube aus u. s. w. und nimmt dann aus deren Nachkommenschaft möglichst gleichartige mit den erwünschten Eigenschaften zur weitern Züchtung. — Hier haben wir aber hauptsächlich die Vorrichtung zu besprechen, welche zur Verparung der Tauben in der erwünschten Weise dient. Sie kann überaus einfach sein und zwar aus lauter einzelnen Kastenkäfigen bestehen, in welchen die zur Verparung bestimmten Tauben andere aber nicht sehen und eigentlich auch nicht hören dürfen. Man stellt sie daher am besten in einem Raume auf, welcher mit dem großen Taubenschlage nicht zusammenhängt*).

---

*) Damit der Täuber die Taube nicht zu sehr beißt, ist es besser, daß jeder Parkasten in der Mitte durch ein Gitter getrennt ist, sodaß sich die beiden für einander Bestimmenden sehen, aber nicht zusammenkommen können. Nachdem man wahrgenommen, daß die Taube dem Täuber zunickt, kann man sie dreist zusammengeben. R. Ortlepp.

Am schnellsten paren sich die Tauben, wenn man sie vor dem Zusammenbringen 3—4 Tage einzeln eingesperrt hat; manchmal vereinigen sie sich dann sogleich. Meyer.

Der Versandt- oder Reisekorb (welcher bekanntlich in Belgien früher durch einen Träger auf dem Rücken an Ort und Stelle geschafft wurde) muß in jetziger Zeit so eingerichtet sein, daß er sich mit der Eisenbahn gut befördern läßt. Gewöhnlich ist er aus Weiden geflochten, so hoch, daß die Taube ungehindert aufrecht stehen kann, und je nach der Anzahl der Insassen, welche er aufzunehmen hat, von mehr oder minder weitem Umfang. (Gewöhnliche Länge $1{,}_{3}$—$1{,}_{6}$ ^m.^, Breite $0{,}_{6}$ ^m.^, Höhe $0{,}_{3}$ ^m.^). Ob die Gestalt viereckig oder rund ist, erachtet man als gleichgiltig. Die Thür besteht jetzt aber nicht mehr aus dem ganzen Deckel, sondern sie ist an einer Längsseite angebracht und etwa 120 □cm. groß, sodaß man also eine Taube bequem hineinsetzen und herausnehmen kann.

Neuerdings hat man in verschiedenen Gegenden sich bemüht, recht praktische und brauchbare Versandtkörbe herzustellen, in der Einsicht nämlich, daß von der Art und Weise, wie die Taube an den Abflugsort gesandt wird, doch zweifellos der Erfolg ihres Fluges nicht unwesentlich abhängen kann. „L'Epervier“ brachte kürzlich die folgende Beschreibung: „Die Gestalt ist ein rechtwinkeliges Parallelogramm, $1{,}_{3}$ m. lang, bei 70 cm. Breite. Der Deckel besteht in einem Geflecht aus starken Weidenruten von 15—20 mm. Weite und in demselben befindet sich eine kleine Thür, um die Tauben hineinsetzen und herausnehmen zu können. Die Seiten-

wände haben eine Höhe von 30cm.; drei derselben sind fest geschlossen, die vierte hat Oeffnungen von 6cm. Umfang, welche dazu bestimmt sind, den Tauben Zugang zum Trinkwasser zu gewähren, indem man es für vortheilhafter erachtet, die Trinkgefäße von außen, anstatt im Innern anzubringen. Man hält es zugleich für zweckmäßig, die Saufnäpfe nicht am Versandtkorbe zu befestigen, weil sie sonst immer die Gefahr zeigen, daß bei unvorsichtiger Behandlung während des Auf- und Abladens das Wasser übergegossen und die Tauben durchnäßt, wodurch dieselben nicht allein in ihrer Flugfähigkeit behindert werden, sondern auch Erkrankungen ausgesetzt sind. Die Trinknäpfe sollen so eingerichtet sein, daß man ihrer fünf bis sechs in einander stecken kann. An einem Ruhepunkte hakt sie der Wärter an die Käfige und füllt sie mit Wasser, nachdem er Futter in die Körbe gestreut hat.*) Der vor-

*) Für viel zweckmäßiger halte ich es, die Versandtkörbe so einzurichten, daß in der Mitte ein rundes Loch gelassen wird, welches oben offen, an den Seiten ringsum durch Stäbe oder Sprossen aber derartig verschlossen ist, daß die Tauben nur die Köpfe bequem durch dieselben stecken können. In diese Oeffnung setzt man während des Anhaltens auf den Stationen ein passendes Gefäß mit Wasser. Dann werden alle Tauben mit Sicherheit trinken. Die scheuen und ängstlichen Tauben drängen sich bekanntlich stets nach der Mitte des Korbes, weil sie dort am besten geschützt zu sein glauben und daher kann es wol vorkommen, daß solche Reisenden garnicht trinken, wenn die Gefäße an der Vorderwand angebracht sind, weil sie sich nicht dorthin wagen. H. Köhne.

hin beschriebne Korb faßt 40 Tauben für eine Reise von 1 bis 2 Tagen; für Reisen auf weitere Dauer wolle man nicht mehr als 30—32 Tauben hineinstecken. Auch empfiehlt es sich, daß der Korb einige kleinere Abtheilungen hat, in welchen die unfriedlichen und bissigen Täuber untergebracht werden können. Der Boden des Korbes wird mit starker Leinwand bedeckt und unter derselben liegt entweder Stroh oder am besten gut ausgetrocknete Gerberlohe."

Die Reisekörbe der Gesellschaft St. Michel in Brüssel sind $1{,}_{50}{}^{m.}$ lang, $1^{m.}$ breit und $35^{cm.}$ hoch. Sehr geschickt aus Weidenzweigen mit Maschen von je $3^{cm.}$ geflochten, haben sie ein gefälliges Aussehen. An einer Längsseite befindet sich ein passendes Schieb- oder Klappthürchen von $0{,}_{5}{}^{m.}$ Weite. Ebenso ist der Fußboden mit Leinwand überzogen, auf welche Gerberlohe oder trocknes Moos geschüttet worden.*) Hierdurch läßt sich die größte Reinlichkeit ermöglichen. Die Körbe sind sorgfältig mit Bindfaden verschlossen und plombirt (mit bleiernem Siegel versichert). Solche Vorsicht ist durchaus nothwendig, wenn die Tauben ohne einen Be-

*) Dies ist jedoch unpraktisch, weil die Lohe oder drgl., im Fall der Korb beim Transport schräg gehalten wird, sich ganz nach einer Seite zusammenballt und dort aufgehäuft liegen bleibt, während der Boden entblößt ist. Besser ist es, wenn über die Lohe nochmals Leinewand gelegt wird, die das Verschieben derselben verhindert. R. Ortlepp.

gleiter auf die Reise geschickt werden müssen. „Es ist nicht zu vermeiden“, sagt La Perre de Roo, „daß ein unredlicher Beamter die Hand in einen Korb steckt und um eines Fünffrankstücks willen die besten Tauben herausgreift und sie gegen andere vertauscht. Dergleichen Beispiele sind auf allen belgischen und französischen Eisenbahnen im Laufe der Zeit vorgekommen.“ Die in Wicken bestehende Fütterung wird einfach durch das Gitter auf den Boden der Käfige gestreut und das Wasser wird in Trinkgefäßen gegeben, welche nach der ganzen Länge des Korbes an einer Wand befestigt sind. — Jeder Korb enthält nur etwa 30 Tauben und während der Reise sind die Geschlechter stets getrennt, damit die Täuber einander nicht zu sehr beißen.

Eigentlich müßten die Versandtkörbe noch zweckmäßiger eingerichtet, nur in weiter Gitterform geflochten, mit einer Decke von getheerter Leinwand versehen, und auf dem Dache eines Eisenbahnwagens in entsprechender Weise befestigt sein. Des scharfen, durch die schnelle Bewegung hervorgebrachten Luftzuges wegen müßten drei Seitenwände des Korbes mit Brettern oder Leinwand fest verschlossen und nur die vierte vergittert sein; diese würde dann nach der windstillen Seite gestellt. Noch besser könnten beide Längsseiten vergittert, doch müßten sie dann mit dünnem, recht durchsichtigem Glase verwahrt sein. Hierdurch würde erreicht, daß die Tauben während der Fahrt in der ganzen Gegend

Umschau halten können*). Diese Versandtkörbe müßte man natürlich durch ein zweckmäßig eingerichtetes Gitterwerk auf dem Eisenbahnwagen vor dem Herabfallen schützen. Bei heißem Wetter müßte die Decke mit feuchtem Moos belegt werden, wie dies schon jetzt hier und da geschieht**). — Besondre Beachtung erfordert aber die Vorrichtung zum Aufflug der Tauben. Früher hatte man die Einrichtung getroffen, daß der ganze Deckel als Thür aufgeklappt wurde, und bei dem stürmischen Davoneilen der freigelassenen Tauben war dies sicher auch am besten; denn beim Durchrennen durch eine schmalere Thür stoßen sie nur zu leicht an und werden flügellahm. Der große Deckel muß dann aber sofort und schnell abgehoben werden, damit die Tauben beim stürmischen Auffliegen nicht ebenfalls gegen die Kanten des halbgehobenen Deckels stoßen. Das Seitenthürchen zum Hineinlassen aller oder zum Herausgreifen einzelner muß dennoch vorhanden sein.

---

*) Das ist ganz unnütz und bezweckt garnichts, denn die Taube schlägt doch einen ganz andern Weg ein. R. O.

**) Diese Versendungsweise erscheint mir nicht praktisch. Die Tauben würden durch die Witterung, Regen, Sonnenschein und Wind bedeutend leiden. Eine ausreichende Schutzvorrichtung ist nicht leicht zweckmäßig anzubringen, da der Wind oft die Richtung wechselt, auch das Geleise der Bahn nicht immer in gerader Linie geht, sodaß dann also eine andre Seite dem Winde preisgegeben ist, als anfänglich angenommen worden.

H. Köhne.

Freilich wird es noch geraumer Zeit bedürfen, bevor derartige Vorschläge bei den Liebhabern oder gar bei den Verwaltungen der Eisenbahnen Berücksichtigung finden. Denn Nichts liegt so sehr im argen als die Eisenbahn-Versendung lebender Thiere überhaupt und des Geflügels insbesondre. Hoffentlich werden aber zunächst die belgischen Vereine und dann auch die deutschen, französischen u. a. meine Rathschläge in Erwägung ziehen und das Gute und Praktische in denselben benutzen.

Die Tauben der deutschen Militärverwaltung werden in sehr weit geflochtenen Körben von $1{,}_{20}$ m. im Quadrat stets in Begleitung eines Wärters mit der Eisenbahn nach den btrf. Orten befördert und dort am nächsten Morgen ausreichend gefüttert und getränkt, zu einer im voraus bestimmten Stunde in Freiheit gesetzt.

Ueber einen **Tauben-Transportwagen für Kriegszwecke** schreibt La Perre de Roo in „L'Acclimatation" Folgendes:

„Die großen Dienste, welche die Brieftauben im Kriege zu leisten vermögen, sind jetzt hinlänglich bekannt und es ist nicht mehr nöthig, dieser Institution das Wort zu reden, dahingegen müssen wir sie so praktisch als möglich zu organisiren suchen und vor allem ein bequemes Transportmittel finden, vermittelst dessen diese werthvollen Thiere den Bewegungen einer Armee folgen können, ohne zu ermüden oder zu erkranken.

Eine Lebensbedingung der Brieftaube ist frische Luft und Bewegung; die Taubenliebhaber lassen ihre Thiere daher täglich große Ausflüge um den Taubenschlag machen, um sie an die Anstrengungen zu gewöhnen, die ihnen bei Wettflügen oder im Dienst zugemuthet werden. Müßten sie, wochenlang in gewöhnliche Transportkörbe eingeschlossen, der Armee folgen, so würden sie beträchtlich an ihrer Gesundheit leiden: die Flügelspitzen würden durch das fortwährende Reiben gegen die Gitter beschädigt und durch den sich ansetzenden Schmutz gelähmt werden. Die Taube wäre zu ihrer Bestimmung untauglich. Ich mache daher den Vorschlag, große, geräumige Volièren herzustellen, die, auf Räder gesetzt, dem Soldatenzuge folgen und worin die Tauben bequem herumfliegen und frei athmen können. (Jedenfalls müssen dann aber die Geschlechter von einander geschieden sein. R. Ortlepp).

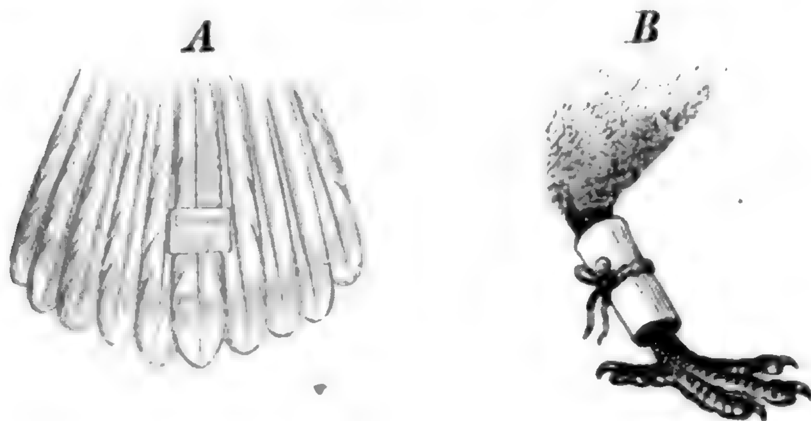
Die Nothwendigkeit eines solchen Transportmittels ist klar, und es bleibt nichts weiter übrig, als die Größe, die Form und die gesündeste Einrichtung desselben festzustellen. Da die Tauben viel Sauerstoff verbrauchen und doppelt so schnell und doppelt soviel Luft athmen als der Mensch, so muß der Käfig in erster Linie große Luftöffnungen haben; er müßte also nach allen vier Seiten frei und zum Schutz gegen die im Felde so häufigen Räuber von Federvieh am besten aus Eisen erbaut sein. Gegen die Witterung müßte ihn ein Zinkdach decken und die Seiten sollten mit Vorhängen von Wachsleinwand versehen sein, welche, unter dem Dach durch Ringe befestigt, nach Belieben zu öffnen und zu schließen sind. Zahlreiche Sitzstangen, ein eisernes Futter- und Trinkgefäß bilden die innere Ausstattung. Beim Transport des Wagenkäfigs müßte das Trinkgefäß jedesmal entfernt werden, da das durch das Rütteln verschüttete Wasser, zusammen mit dem Sand und Taubenschmutz eine kothige Masse bilden würde, die sich an den Flügeln und Füßen der Tauben festsetzt. Um jedes Ansetzen von Schmutz zu vermeiden, bestreue man den Boden mit feinem Sand oder trockenen Sägespänen und reinige ihn, wenn die Insassen zahlreich sind, Tags zwei- bis dreimal. Feuchtigkeit und Unsauberkeit, in jeder Gestalt, sind der Gesundheit der Brieftauben,

die doch alle ihre Kräfte brauchen, um die erforderlichen oft großen Strecken zu durchfliegen, am nachtheiligsten; man wache daher mit peinlicher Sorgfalt darüber, daß die Sitzstangen und der Sand nie feucht seien und schließe bei Regenwetter die Wachstuchvorhänge. Was die Größenverhältnisse anlangt, so meine ich, daß 1m. 50cm. Tiefe und Breite auf 2m. Höhe genügend sein würde. Eine kleine Fallthür, in eine der Seitenwände mittelst eines eisernen Rahmens eingelassen, von 70cm. Breite und 1m. Höhe würde dem Wärter Zutritt zu dem Innern lassen, eine größre Thür könnte leicht den Nachtheil haben, daß die Tauben beim Oeffnen und Schließen den Ausweg fänden.

Vorläufig giebt es einen solchen Taubenkäfig allerdings nur in meiner Einbildung und er ist vielleicht noch unvollkommen und mancher Verbesserungen bedürftig; bei Ausführung desselben würden sich diese von selber finden."

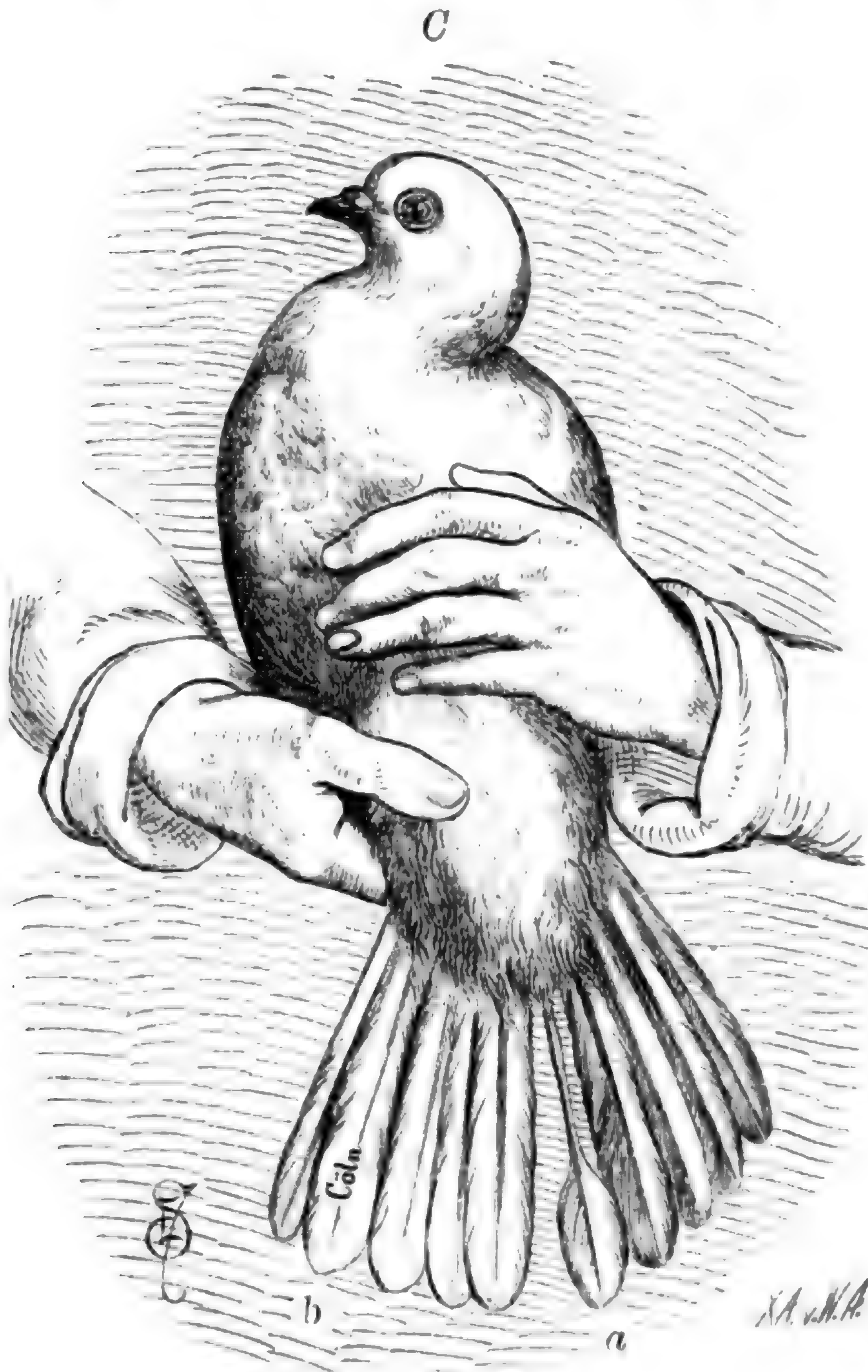
Der **Laufsack**, in welchem die heimgekehrte Flugtaube von den sogenannten Läufern (s. S. 209) schleunigst vor die Preisrichter gebracht wird, besteht in einem ausreichend geräumigen leinenen Beutel mit einem flachen hölzernen ovalen Boden, gewöhnlich einem eingenagelten Schachteldeckel. Bei der Konkurrenz hat man, während alle Tauben, welche nicht am Fluge betheiligt sind, in den hinteren Räumen des Schlags eingesperrt worden und Futter und Wasser zum Herbeilocken der Zurückkehrenden bereit ist, auch den Laufsack so vorbereitet, daß er an einer Schnur oder einem Drahtseil, wenn die erschienene Taube eingefangen und hineingesetzt ist, zur Erde hinabgelassen, damit sie schleunigst durch Boten, also die Läufer zum Preisgericht befördert werden kann.

Die Depeschen. In den ältesten Zeiten überbrachte die Taube nur irgend ein Zeichen. Noah's Taube trug ein Oelblatt, der Taube des Römers ward ein Purpurläppchen zur Verkündigung des Sieges angehängt, noch später benutzte man Fäden in verabredeten Farben u. s. w. Als Briefe geschrieben wurden, befestigte man einen solchen unter dem Flügel oder zwischen den Beinen der Taube. Nach weitrer Entwicklung der Taubenpost wurde der Brief auf das zarteste Seidenpapier (Vogelpapier genannt) geschrieben und zum Schutz gegen die Witterung in geöltes Papier gewickelt. Die Noth des Krieges, zu Versuchen und Erfindungen drängend, ließ allmälig bedeutungsvollere Hilfs- und Schutzmittel ersinnen. Ein Pärchen der Tauben, welche vor Metz von deutschen Soldaten erbeutet wurden, trug die Depeschen noch in einem um die Flügel oder vielmehr über den Unterrücken befestigten Lederbeutel. Bei anderen hatte man die in wasserdichtem Wachspapier verwahrte Depesche entweder in breiter Fläche unterhalb des Schwanzes an einer oder mehreren Federn zugleich angebracht (s. Abbildung *A*) oder sie wurde, ebenfalls



in Wachspapier gesteckt, um einen Fuß der Taube gerollt und hier festgeschnürt (s. Abbildung *B*). Sodann hat man das inhaltvolle Blättchen gerollt in einen Federkiel geschoben und diesen an einer Schwanzfeder der Taube befestigt. Ein solcher Federkiel enthielt wohlverwahrt die bereits mehrfach erwähnte und weiterhin noch ausführlich beschriebne verkleinerte Depesche auf einem Blatt von nur 40mm. Länge und 30mm. Breite, welches die mikroskopische Photographie eines gewöhnlichen typographischen Satzes des Inhalts von 16 Seiten einer großen Zeitung hatte. Die Federspule wurde mit einem durch Wachs gesteiften Seidenfaden an eine Schwanzfeder der Taube gebunden oder vermittelst eines feinen, die Feder durchbohrenden Blumendrahts an dieselbe geheftet (s. Abbildung *Ca*). Selbstverständlich ist die Art und Weise der Befestigung der Depesche von der allerhöchsten Wichtigkeit. Dieselbe muß durchaus so geschehen, daß die letztre erstens nicht verloren gehen kann, zweitens, daß sie auch durch die ungünstigste Witterung nicht verdorben und unleserlich werde, und drittens, daß sie die Taube im Fluge nicht behindre. In letztrer Hinsicht erachtet man es gewöhnlich für das beste, wenn man die leichte Spule mit der Depesche an einer Schwanzfeder anbringt. Allein in der wärmern Jahreszeit überhaupt und in begonnener Mauser insbesondre ist dann erklärlicherweise die Depesche in größter Gefahr. Es dürften nun zwei Wege zur Wahl

stehen, und zwar befestigt man die in recht leichtes Wachspapier sorgfältig gehüllte Depesche um den Fuß der Taube*), was aber natürlich weder zu fest noch zu



*) Die Befestigung der Depesche an eine Schwanzfeder kann der Taube sehr hinderlich werden, im Fall sie einem Angriff des

lose geschehen darf, oder man bringt den Schwanz der Taube schon vor dem Gebrauch gewissermaßen in Ordnung. Für den erstern Fall hat man mancherlei vorgeschlagen, wie das Angipsen oder Anleimen des Depeschensäckchens, doch muß entschieden Alles vermieden werden, was der Taube Unbequemlichkeit oder gar Störung im Fluge verursacht. Ich erachte es daher am besten, daß man ein möglichst zartes und leichtes, doch haltbares Blättchen von elastischem Gummi wählt, in welches die Depesche gewickelt und dann um den Fuß

Habichts auszuweichen hat, da der Schwanz bei den nöthigen raschen Wendungen die Hauptrolle spielt. R. Ortlepp.

Nach meinem Dafürhalten giebt es nur eine rationelle Befestigung, und zwar am Bein. Ist die Depesche auf entsprechendes Papier oder Haut geschrieben, gedruckt oder photographirt, dann bedarf es garkeines besondern Mittels, um sie vor Nässe zu bewahren. Am Bein der Taube ist sie durch diese selbst hinlänglich geschützt. Nur wenn die Depesche hier angebracht worden, ist die Taube in ihrem Fluge nicht im geringsten beeinträchtigt. Doch verwende man anstatt eines seidenen oder leinenen, einen wollnen Faden, weil dieser fettig und elastisch ist. Auch binde man ihn nicht, wie auf der Zeichnung angegeben, sondern umwickle das ganze Bein, natürlich jedoch nicht zu fest, damit. Dietz.

An dem Faden, mit welchem die Depesche um den Fuß gebunden ist, zupft die Taube fortwährend. Daher empfiehlt sich das Ankleben mit stark haftenden Stoffen um den Fuß. Natürlich muß dabei die Vorsicht beachtet werden, daß nur die unbeschriebene Seite der Depesche mit dem Klebstoff in Berührung komme und daß die Schrift, bzl. der gedruckte Text, keinenfalls leiden kann. L. Schneider.

der Taube mit dem gewachsten Seidenfaden gewunden wird. Das Gummiblatt kann ganz um den Fuß der Taube gelegt werden, sodaß der Faden selbst bei starker Befestigung nicht einschneidet. Das andre Verfahren dürfte bei einsichtsvoller und aufmerksamer Behandlung noch mehr Gewähr für die sichre Ankunft der Depesche bieten, und ich rathe daher, daß man bereits im Frühsommer den zuverlässigsten Depeschenträgerinnen etwa zwei bis drei Federn aus dem Schwanze allmälig, etwa in Zwischenräumen von 14 Tagen je eine, ausrupft. Die dann nachgewachsenen sind durchaus stichhaltig. Will man dies im nächsten Jahre wiederholen, so muß man natürlich nicht dieselben, sondern drei andere Federn wählen.*)

Jede auszusendende Brieftaube wird auf der obern oder viel besser auf der untern Seite der Schwanz- oder zweckmäßiger der Flügelfedern mit Nummer, Datum, Ort u. s. w. abgestempelt (s. Abbildung *Cb* u. vrgl. S. 198).

Wie bereits S. 145 dargethan, wurden während der Belagerung von Paris die Briefe, welche in einem bestimmten Format geschrieben sein mußten, zunächst gleichmäßig auf große Bogen gedruckt, dann in etwa achthundertmaliger Verkleinerung zuerst negativ und

*) Dies Verfahren dürfte wol das beste sein. Denn die Befestigung der Depesche um die Füße ist doch sehr unsicher, z. B. für den Fall, daß die Taube zum Trinken ins Wasser geht. Meyer.

dann positiv auf Blättchen von nur 5□cm. Größe gebracht. Diese wurden sauber zusammengerollt, in eine dünne Federspule gesteckt und letztre vermittelst eines feinen Drahts an eine Schwanzfeder befestigt. Am Bestimmungsorte wurde die Depesche durch elektrisches Licht auf einer weißen Wand in fünfhundertfacher Vergrößerung wiedergegeben. Davon ließ man die einzelnen Briefe und Nachrichten abschreiben und sandte sie an ihre Adressen.

Um die größte Leichtigkeit und Dauerhaftigkeit zugleich des Materials für die photographische Verkleinerung der Depeschen zu erzielen, hatte man ein überaus feines, durchsichtiges Häutchen benutzt, welches so leicht sein sollte, daß 6000 Exemplare desselben nur 1 Gramm schwer waren, während eine Taube ohne Beschwerde 2 Gramm zu tragen vermag. Die Herstellung des betreffenden Häutchens soll Geheimniß des Erfinders geblieben sein.

Trotz der verhältnißmäßig sehr kurzen Zeit war die Ausbildung der französischen Kriegsbrieftaubenpost bereits zu einer staunenswerthen Höhe entwickelt; besonders aber in Hinsicht der Apparate und Werkzeuge und der Thätigkeit derselben. So entnehmen wir dem „Moniteur universel“ die nachstehende Schilderung:

Das Verfahren bestand darin, in Tours alle aus der Provinz gesendeten Telegramme zu vereinigen, ohne etwas an ihrer gewöhnlichen Form zu ändern, sie dann zusammenzudrängen,

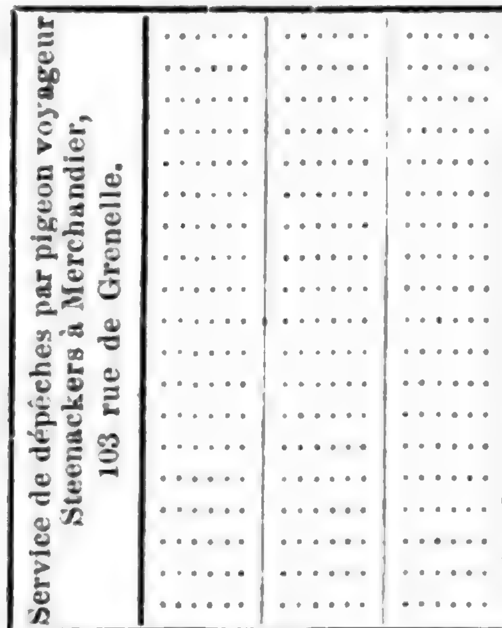
indem man sie in der Art typographirte, daß man daraus gewissermaßen die Spalten eines Journals bildete, sie ferner unter Verkleinerung ihrer Fläche auf den möglichst geringsten Maßstab zu photographiren, und endlich diese Photographien durch Tauben nach Paris an die Zentral-Postverwaltung zu schicken, welche damit betraut war, den Inhalt photographisch vergrößert auf telegraphischem Wege an seine Bestimmungsorte in der Stadt weiter zu senden. Das Verfahren ist am 8. November eingeführt und am 14. November hat die Verwaltung die erste Nummer dieser Art eines telegraphisch-photographischen Journals in sehr kleinen Schriftzeichen empfangen, welches zu lesen nur den Gebrauch einer starken Loupe erfordert. Bei Mame in Tours, dessen bedeutende Geräthschaften allein für ein so ausgedehntes Werk ausreichen konnten, wurden die Bogen zusammengesetzt und deren Photographie sogleich gedruckt. Die erste Nummer von 12cm. in Quadratfläche enthielt 226 Depeschen aus allen Gegenden Frankreichs und des Auslands. Ebenso leicht als die Besorgung eingerichtet wurde, bedurfte auch das Publikum nur der Anweisung, was es zu thun hatte, um diese kleine Zahl von Depeschen möglichst auszunutzen. Manche Familien in derselben Stadt, welche Verwandte oder Freunde in Paris hatten, vereinigten sich aus freien Stücken und sandten Gesammt-Telegramme, in der Art, daß 250 Depeschen in Wirklichkeit Nachrichten von mehr als 1000 Personen brachten. Die gewöhnliche typographische Zusammenstellung wurde auf dem Wege der Photographie mikroskopisch verkleinert, sodaß sie ein kleines Papierquartblättchen von 30 bis 40mm. ausfüllte, welches zusammengerollt in eine Federpose verborgen ward, die man mit drei Fäden der Länge nach an eine Schwanzfeder der btrf. Brieftaube band. Dies kleine Blättchen, mit einer starken Loupe kaum lesbar, hatte das Aeußere eines Journals mit vier Spalten. Diejenige zur linken Seite enthielt die Worte „Dienst der Brieftaubenpost. Steenackers (Generalpost- und Telegraphendirektor) an Merchandier, 103 rue de Grenelle.“ Die drei anderen Spalten enthielten den Wortlaut der Depeschen, eine nach der andern ohne Weiß noch Zwischenreihen, alles auf der Vorderseite; auf der

Kehrseite blieb die mit der Steenackers'schen Adresse korrespondirende Spalte weiß, die drei anderen Spalten waren voll Depeschen, wie die auf der Vorderseite.

Die in Paris am 25. November um 4 Uhr mit der Nachricht von der Wiedereinnahme von Orleans eingetroffenen 226 Depeschen waren in vier Stunden Zeit vergrößert und umgesetzt und um 11 Uhr Abends an ihren Bestimmungsorten.

Mit der Loupe, derer man sich bediente, kamen die Buchstaben auf die Größe derer heraus, welche man für die Anzeigen in der „Times" benutzt.

Die folgende Zeichnung zeigt die erste Seite der Depesche in der wirklichen Größe des Originals:



Man hat sich viele Mühe gegeben, einen **photographischen Apparat** zu erfinden, welcher auch im Felde und zwar an solchen Orten, wo weder Material noch Ateliers vorhanden sind, sicher zu arbeiten vermag, um die Depeschen, welche in einem winzigen Röllchen in mikroskopischer Schrift unter den Schwanzfedern der Taube befestigt sind, auf große Bogen deutlich zu über=

tragen. Diese schwierige Aufgabe, mit der sich Viele beschäftigt haben, um sie dem Zwecke entsprechend richtig zu lösen, ist endlich dem russischen Oberst Kowako gelungen. Er stellte einen Apparat her, welcher, nebst einem vollständigen photographischen Laboratorium und Chemikalien für sechs Wochen, nicht mehr als den Raum eines gewöhnlichen Tornisters in Anspruch nimmt. Dieser Apparat vergrößert die durch die Tauben gebrachten Depeschen 2300 Mal. Die Vergrößerung kann zu jeder Zeit, d. h. bei Tag oder Nacht, mit der gleichen Sicherheit vorgenommen werden. Nachts kann man jedes beliebige Beleuchtungsmittel anwenden. Das Objektiv dieses Apparats, welches sowol zur Aufnahme, als auch zur Reflexion geeignet ist, hat einen Durchmesser von nur 6$^{mm.}$ Die Verrichtungen mit diesem Apparate sind, sowie er selber, überaus einfach und besonders zeitersparend, daher für den Krieg vorzüglich zweckentsprechend. Im Juni d. J. 1876 sind mit diesem Apparate durch das geographische Institut in Wien eingehende Versuche angestellt worden, welche sämmtlich durchaus günstige Ergebnisse zeigten. Die Herstellungskosten sind nicht bedeutend. Wenn man bedenkt, daß im letzten Kriege Tauben, welche abgesandt wurden, unter ihren Schwanzfedern Röllchen trugen, die nur 5$^{\square cm.}$ groß waren und doch 5000 Depeschen zu je 20 Worten enthielten, so wird man die Wichtigkeit einer solchen neuen Erfindung wol zu wür-

digen vermögen; denn dieselbe dient dazu, ebensowol die Depeschen von einem großen auf die kleinen Blättchen, welche die Tauben zu tragen haben, als auch von diesen wieder auf umfangreiche Bogen zu übertragen, welches Verfahren früher viel Zeit und Mühe kostete.

(Frankfurter Zeitung).

Die belgischen Brieftaubenliebhaber besitzen bereits eine **Spezialkarte für ihre Uebungs- und Wettflüge**, auf welcher alle Orte, die sich bisher als Ausgangspunkte für die Flüge erwiesen haben, verzeichnet sind. Eine solche fehlt in Deutschland und dieser Mangel macht sich sehr fühlbar geltend. Auch ist, besonders in der neuesten Zeit, eine recht beträchtliche **Literatur** in mehreren Sprachen für die Förderung, Hebung und Verbreitung dieser Liebhaberei außer der bereits S. 19—20 erwähnten erstanden. Am Schlusse dieser Darstellung werde ich selbstverständlich eine Uebersicht aller vorhandenen literarischen Hilfsmittel, soweit ich dieselben benutzt habe, anfügen.

In Belgien hat erklärlicherweise jede Gesellschaft ihr besondres eigenthümliches **Siegel**, bzl. ihren **Stempel**, auch benutzt man eine absonderliche, schwer zu vertilgende Tinte zum Abstempeln der Tauben.

Hindernisse und Gefahren der Brieftaubenpost.

Kaum glaublich ist es, mit welchen Schwierigkeiten die Brieftaube vom Ei her bis zu ihrer vollkommnen Entwicklung, während ihrer Abrichtung und ihres ganzen Lebens zu kämpfen hat. Es sind nicht allein die Gefahren, welche die menschliche Züchtung ihrem Geschlecht bringt, also Krankheit und Entartung, nicht blos die vierbeinigen und gefiederten Räuber, welche ihr nachstellen, unverständige oder habgierige Menschen trachten immerfort, sie der Freiheit und des Lebens zu berauben und schließlich bedrohen sie auch die Witterungsverhältnisse mit allerlei argen Gefährlichkeiten: Regen durchnäßt ihr Gefieder und verringert ihre Flugfähigkeit; starker, widriger Wind hemmt dieselbe*); Nebel verwirrt die Taube und Schnee verringert nur zu bedeutsam ihr Vermögen, sich zurecht

*) Wind entgegen hindert nur, wenn er sehr stark ist; Wind auf den Rücken dagegen ist der Reisetaube, wie den meisten Zugvögeln nicht günstig. Dabei kommt freilich in Betracht, daß die Taube beim Fliegen durch mehr oder minder hohes Steigen eine Luftschicht zu wählen vermag, in welcher sie die für ihren Flug günstigste Windrichtung vorfindet. Demnach wäre es wünschenswerth, daß allenthalben, insbesondre aber von den deutschen Vereinen regelmäßige und sorgfältige Aufzeichnungen der Witterungsverhältnisse während der Taubenflüge gemacht würden. R.

zu finden. Gegen diese letzteren Gefahren vermögen wir die Taube nicht zu schützen; das einzige Hilfsmittel, dieselben zu überstehen, welches wir ihr bieten können, liegt in einer kräftigenden Erziehung, durch die sie gegen derartige Einflüsse möglichst gestählt wird. Uebungsflüge auch bei der ungünstigsten Witterung, selbstverständlich jedoch nur mit den tüchtigsten erprobten Tauben und aus ganz kurzen Entfernungen, erachte ich als vortrefflich und durchaus nothwendig zur Abhärtung und Kräftigung. Die übrigen derartigen Verhältnisse muß ich im einzelnen besprechen.

Zunächst seien jedoch die Gefahren ins Auge gefaßt, welche die Brieftaube bedrohen, wenn sie nicht unmittelbar nach der Rückkehr von der Reise mit größter Aufmerksamkeit und Sorgfalt behandelt wird. Als das erste und wichtigste Erforderniß wird es freilich angesehen, daß man sie so schleunig als irgend möglich den Preisrichtern vorzeige oder daß man der Depeschenträgerin die hochwichtige Nachricht abnehme. Dann aber tritt die Pflege des werthvollen Vogels in den Vordergrund. Die Taube muß mit dem besten Futter reichlich versehen und getränkt werden. Das Wasser aber darf nicht eiskalt sein oder frisch vom Brunnen kommen. Es muß vielmehr in einer Kanne mindestens eine Stunde hindurch in der warmen Stube gestanden haben und verschlagen sein. Dies ist immer, namentlich aber bei kalter Witterung nothwendig. Die

etwa im Winter aus eiskalter Luft kommende Taube darf nicht sogleich in ein sehr warmes Zimmer gebracht werden. Sodann ist es aber auch nothwendig, daß die von einer weiten Reise zurückkehrende Taube die nöthige Ruhe und Erholung finde. Man setze sie, besonders wenn es eine von ihrem Täuber gerade getriebne Täubin oder wenn es ein einzelner Täuber ist, zur Nacht in einen Raum allein und noch nicht in den Schlag zurück, wo sie in ihrer Erschöpfung leicht gemißhandelt werden kann.

Zu ihren Feinden gehören sodann zunächst unverständige oder habgierige Schützen und Fänger, welche sie immerfort der Freiheit und des Lebens zu berauben trachten. Wir wollen weiterhin auch diese Verhältnisse entsprechend überblicken.

Wie allen Tauben, so stellt auch vorzugsweise den Brieftauben thierisches **Raubgesindel** in großer Zahl und Mannigfaltigkeit nach. Als die erste Bedingung einer zweckmäßigen Einrichtung des Taubenschlags muß die gelten, daß er gegen das Eindringen der allbekannten Räuber: Katze, Marder, Iltis, Wiesel und nicht minder auch der Ratten und Mäuse gesichert sei. Nachlässigkeit in dieser Hinsicht kann viel Unheil verschulden. Im Interesse der Staats-Brieftauben, der Brieftaubenliebhaberei im allgemeinen, sowie aller Taubenliebhaberei überhaupt, sollte man auf die Verfolgung, bzl. Vertilgung der gefiederten Räuber recht angelegentlich bedacht

sein.*) In der Nähe von umfangreichen Waldungen und Gebirgen und namentlich auch innerhalb großer Städte wird die Brieftaubenliebhaberei niemals zur vollen Entwicklung gelangen können, wenn die Falken, Habichte und Sperber nicht gründlich bekämpft werden. Wie bereits früher ausgeführt, bergen diese drei Oertlichkeiten (ebenso auch umfangreiche Landseen) nur zu bedeutsame Gefahren und Hindernisse für das Zurechtfinden der Brieftaube. Am schwerwiegendsten aber fällt die Gefahr ins Gewicht, welche die Raubvögel hier verursachen. Durch das Aussetzen von Prämien für die Erlegung können dieselben wol in den Wäldern u. s. w. ausreichend vermindert werden; ungleich schwieriger ist dies jedoch in der Großstadt. Im Weichbilde von Berlin gibt es zweifellos viel mehr Raubvögel verschiedener Arten, als in einem Walde von gleichem Umfange jemals vorhanden sein könnten. Sie fühlen sich hier oberhalb der hohen Gebäude, auf Thürmen u. drgl. völlig sicher und finden an den zahllosen freilebenden Tauben reichliche Nahrung. Durch den Einfluß seiner Protektorin, der verstorbenen Frau

*) Die Brüsseler Vereine zahlen Prämien von 15 Frank für jeden lebend oder todt überbrachten Raubvogel (Falken, Habichte u. a.), welcher im Umkreise von 4 Meilen dieser Stadt erlegt worden. Auch andere Vereine geben solche Prämien und manche ertheilen sogar Medaillen für Jäger, Förster u. A., welche in einem bestimmten Zeitraum die meisten Raubvögel erlegt haben.

Prinzeß Karl hatte der Verein „Cypria" die Erlaubniß erwirkt, auch innerhalb der Stadt Berlin das gefiederte Raubgesindel schießen zu lassen. Es wurden tüchtige Schützen gegen hohe Besoldung angestellt, um von den Schlössern u. a. höchsten Gebäuden aus die Räuber zu erlegen. Da die letzteren aber vorzugsweise auf den Thürmen der Kirchen — welche die Schützen nicht betreten durften — Standort und Hinterhalt hatten, so konnte man ihnen nur geringen Abbruch thun. Dies ist aber umsomehr zu bedauern, da nach meiner Ueberzeugung die Mißerfolge des Brieftauben-liebhaber-Vereins „Berolina" in Berlin vornämlich in der Gefährdung der Tauben durch die Raubvögel begründet liegen.

Niemand wird es bestreiten, daß eine Brieftaube von vornherein sich im Häusermeer der großen Stadt schwieriger zurechtfindet, als in jeder andern Oertlichkeit; wenn nun aber ein Flug junger Tauben schon von Anfang an bei der Abrichtung einerseits mit zahlreichen Schwärmen kreisender Flugtauben und andrerseits mit den überall lauernden Raubvögeln zu kämpfen hat, so ist es wahrlich kein Wunder, daß die Mehrzahl derselben verloren geht. Die „Berolina" darf es daher ohne Beschämung zugeben, daß die Ergebnisse der Flüge ihrer Tauben i. J. 1876 leider nur zu geringe waren. Jedenfalls wird diese Thatsache aber dazu beitragen, daß der Verein in ernst-

lichster Weise sein Augenmerk auf die Abstellung jener Uebelstände lenkt.

Um die Brieftaube vor der Gefahr, welche ihr von Raubvögeln droht, eine Gefahr, die um so größer ist, je weitere Strecken sie durchfliegen muß, zu schützen, giebt es glücklicherweise ein Hilfsmittel, eine **Pfeife**, welche die Chinesen (die bekanntlich auch ihrerseits die Brieftaubenpost erfunden haben und noch eifrig benutzen) mit gutem Erfolge gebrauchen. „Sie nehmen nämlich mehrere, gewöhnlich 6 bis 8, kurze, sehr dünne und leichte Bambusröhrchen verschiedener Länge, deren Enden sie verschließen und an der Seite mit einem Einschnitt, wie bei einer Pfeife, versehen. Um die Röhren besser gegen den Einfluß des Wetters zu schützen, werden dieselben lackirt und dann so zusammengestellt, daß sie unten konvex sind, genau in der Form des Rückens der Taube. Dies Instrument wird durch Bänder um die drei mittleren Schwanzfedern der Taube, dicht an der Haut befestigt, das davor liegende Gefieder darüber geglättet, und der Vogel ist dann reisefertig. Mit dem ersten Flügelschlage erklingt eine sonderbare, wilde, kreischende, bizarre Melodie: sie kommt von dem Instrument auf dem Rücken der Taube, welches so eingerichtet ist, daß der geringste Luftzug ihm Töne entlockt. Man denke sich, welche Melodie im rasenden Fluge erzeugt wird!

Es ist begreiflich, daß kein Raubvogel es wagt, sich einer solchen Taube zu nähern, und, wenn eben nicht andere Behinderung eintritt, wird die Depesche sicher ankommen. Die Chinesen benutzen übrigens diese Vorrichtung auch bei anderen Taubenarten, namentlich bei Tümmlern, zum Vergnügen; das Instrument wird einfach auf dem Rücken der Tauben befestigt und jede Bewegung derselben erzeugt ein seltsames Konzert. Zu bemerken ist noch, daß nach den in China gemachten Erfahrungen das Instrument sammt der Depesche für die Taube keineswegs zu schwer ist. Versuche mit der hier beschriebnen Vorrichtung dürften auch bei uns wol zu empfehlen sein. Auf der Wiener Weltausstellung hatte ein Händler aus Shanghai eine ganze Sammlung dieser eigenthümlichen Pfeifen ausgestellt."

(—r. in „Deutsche landwirthsch. Presse".)

In manchen Städten Belgiens bestehen nach Lenzen's Angaben förmliche **Fanganstalten** für Tauben. „Da hängt vor dem Taubenboden eine große Tafel; neben der laufenden Nummer ist Alter und Farbe der Tauben verzeichnet. Je vier oder fünf Nummern bilden eine Abtheilung, mit welcher die Räubereien ausgeführt werden. Oeffnen wir die Eingangsthür, so stürzen 40 bis 50 hungrige Tauben uns entgegen. Futter bekommen sie aber noch nicht, denn morgen am Sonntage könnte durch eine Ueberfütterung das

Geschäft verdorben werden. Es sind sämmtlich junge Täuber, welche noch nie gepart gewesen und die dennoch trotz Hunger und Magengrimmen Neigung zu einem ehelichen Gesponnste verspüren. Des Morgens früh beginnen nun die Exerzitien bei Tagesanbruch mit Abtheilung Nr. I.; ein blauer, ein geschieferter, ein roth- und ein gelbfahler Täuberich werden hinausgelassen. Das Signal zum Schwärmen braucht nicht geblasen zu werden, denn die Täuber, weil noch niemals gepart, fliegen sofort einzeln und sind bald unseren Blicken entschwunden. Sehen wir uns unterdessen die Umgebung genauer an. Wir befinden uns in einem geräumigen Thurme, dessen Gitterläden eine Aussicht nach allen vier Himmelsgegenden hin gestatten. Vier große Futterbretter sind außerhalb des Thurmes nach allen vier Himmelsrichtungen hin angebracht; zu jedem derselben kann Futter oder Wasser nach Ermessen durch die im Innern befindlichen Trichter abgelassen werden. Haben die ausgesandten Boten nun eine hungrige und müde Wanderin gefunden, so ist dieselbe, wenn sie in die Nähe des Thurms kommt, unrettbar verloren. Anstatt der Lorelei mit goldnem Haar girren hier schmachtende Jünglinge, und da hilft kein Widerstreben; da gibt es Hanfkörner, Hirse, Rübsamen auf dem Futterbrett, da sprudelt auch ein Wasserbörnlein und der geleitende Tauber frißt bereits mit solchem Heißhunger, daß weder Taube noch Täuberich der Ver-

lockung widerstehen können. Ein Sprung auf eins der Bretter — ein Druck von innen auf eine Feder — und die arme, betrogne Brieftaube liegt unter den Netzen, welche von beiden Seiten zusammenschlagen, gefangen. Das war dein letzter Wettflug, stolze Brieftaube! Jetzt wanderst du entweder in die Küche oder du wirst nach England gesandt und fällst dort dem Sport des Taubenschießens zum Opfer! Die erste Serie wird sodann durch die vier folgenden Täuberiche abgelöst, denen wiederum vier andere folgen, bis die ganze Gesellschaft nach und nach in Thätigkeit gekommen ist. Am Abend wird das Ergebniß des Fangs gewissenhaft und kaufmännisch im Hauptbuch verzeichnet und am Schluß der Flugzeit wird eine genaue Bilanz gezogen. Wer dann die meisten Tauben abgefangen, geht als Held des Raubwesens sicherlich ebenso siegesstolz einher — als der Brieftaubenliebhaber, dessen Tauben die meisten Preise bei den Wettflügen davongetragen." Dieser Taubenfang soll namentlich in Namur im großartigen Maßstabe betrieben werden und geradezu geschäftlich ausgebildet sein. In manchen deutschen Städten wird der Taubenfang wol ebenfalls recht eifrig ausgeübt; in einer solchen rücksichtslos habgierigen Weise wird jedoch den Tauben bei uns nirgends nachgestellt.

Auch die Unredlichkeit mancher Taubenliebhaber, welche es sich nicht versagen können, fremde Tauben

in ihren Schlag zu locken und zu fangen, thut der Zucht zuweilen großen Abbruch; sie findet in den belgischen Vereinen aber entschiedne Verfolgung und die härteste Bestrafung. So hatte u. a. die Gesellschaft „St. Esprit“ in Comines an der französischen Grenze folgenden Beschluß gefaßt: Jedes Mitglied, welchem nachgewiesen werden kann, daß es eine fremde Taube in seinen Schlag gelockt hat, soll beim ersten Fall eine Strafe von 10 Frank zahlen; bei einer Wiederholung findet Ausstoßung aus der Gesellschaft statt. Jedes Mitglied aber, welches eine fremde, in seinem Schlage sich einfindende Taube nicht an den Besitzer oder die Gesellschaft ausliefert, soll ausgeschlossen sein und sein Name wird in den Brieftauben-Journalen veröffentlicht.

Das Taubenschießen. Von Monako — einem der wenigen Orte, an welchem heutzutage noch öffentliches Hassardspiel getrieben werden darf — ist auch jener Sport ausgegangen, der weder dem Menschenherzen zur Ehre gereicht, noch der menschlichen Gesellschaft Vortheil bringt: wir meinen das Taubenschießen. Es würde zu weit führen, wollten wir hier auf diese Unsitte gebührend eingehen. Die deutschen Thierschutzvereine und ebenso die Geflügel-Zeitungen, unter ihnen auch die „Gefiederte Welt“, haben sich längst unverhohlen über diesen Unfug ausgesprochen, seitdem derselbe von

jenem Spielernest aus sich über alle Länder verbreitet und sogar bis zum Reiterverein von Pasewalk in Hinterpommern gedrungen ist.

Außer dem erwähnten beschäftigen sich damit auch solche in Iffezheim, Dobberan, Badenbaden, Heiligendamm, Hoppegarten bei Berlin, Münster und an anderen Orten. Im holsteinischen Dorfe Stelling bei Altona wollte ein unternehmender Wirth zur Verherrlichung der Sedanfeier i. J. 1876 ein Taubenschießen veranstalten, doch wurde dasselbe vonseiten der Polizei verboten. Vielleicht findet diese immerhin gerechtfertigte Maßregel auch anderweitig Nachahmung.

Bei Gelegenheit der Veranstaltung des ersten Taubenschießens in Berlin war der deutsche Thierschutz-Verein in einer solchen Weise gegen dasselbe vorgegangen, daß man auch hier eine polizeiliche Maßregelung erwarten durfte; allein die Redaktion der Sport-Zeitung „Der Sporn" trat mit Entschiedenheit für die Berechtigung des Taubenschießens auf, behauptend, daß es doch lediglich nur gleichsam ein Jagdvergnügen sei und daß mit seiner Unterdrückung auch die aller Jagden geschehen müsse. Sie richtete zugleich an die betheiligten Kreise die Aufforderung, bei dem demnächst stattfindenden Taubenschießen zu erscheinen, um sich davon zu überzeugen, daß in Wirklichkeit keine Thierquälerei dabei geschehe.

Der Thierfreund dürfte indessen einwenden, daß darin doch wol ein bedeutsamer Unterschied liege, ob

ein Thier blos zum Vergnügen heruntergeschmettert und qualvoll getödtet werde oder, wie es bei der Jagd doch immer die Hauptsache sein sollte, um seiner habhaft zu werden. Und der Taubenliebhaber wird trotz aller gegentheiligen Versicherungen immer das Mißtrauen hegen, daß außer den zahlreichen unedeln Tauben auch so manche Brieftaube und edle Rassetaube hier der Tödtung zum Vergnügen zum Opfer fällt. —

Auf Verwendung des Baron de B . . . haben die englischen und belgischen Sportvereine im Interesse der Brieftaubenliebhaber-Gesellschaften eine strenge Kontrole eingeführt, nach der keine gestempelte Taube jemals in die Körbe gelassen werden darf, welche die zum Schießen bestimmten Tauben enthalten. („L'Epervier".) Bei uns in Deutschland dürften wir wol davon überzeugt sein, daß von den Pasewalkern u. A. jede Taube heruntergeknallt wird, welche ihnen in die Hände geräth, gleichviel ob sie einen Stempel trägt oder nicht.

Als die Stadt Brüssel beabsichtigte, einen Theil des Waldes Soignes abholzen zu lassen, um einen freien Platz zu gewinnen, auf welchem Volksfeste und Taubenschießen stattfinden sollten, bekämpften diesen Plan nicht allein die Brieftauben-Zeitschriften, sondern auch alle politischen Blätter und besonders „L'Echo du Parlament".

Da das Schießen auf lebende, besonders auf fliegende Thiere bekanntlich zu den beliebtesten Vergnügungen

vieler Leute gehört, so wollen wir nicht unterlassen, hier einen beherzigenswerthen Aufsatz aus dem „Daily Telegraph“ (in Deutschland zuerst veröffentlicht von der Thierschutz-Zeitung „Ibis“ in Berlin) anzufügen. Er gehört wol nicht ohne weitres in dies Buch hinein, doch darf er auch nicht als durchaus überflüssig erachtet werden, denn es wäre ja vielleicht möglich, daß die werthen Pasewalker u. A. einen Versuch machen wollten, anstatt der Tauben ein Instrument für ihre Schießübungen zu benutzen:

„Kann nicht Etwas erfunden werden, was als ein Ersatz für das Blut der Tauben, Stare, Sperlinge und Finken dient, indem es den jungen Leuten, welcher Klasse sie auch angehören mögen, eine Gelegenheit gibt, sich Geschicklichkeit in der Handhabung des Schießgewehrs anzueignen, ohne daß sie arge Grausamkeit um des bloßen Vergnügens willen ausüben müssen? In einem seiner letzten beredten Vorträge trat der verstorbne Richard Cobden gegen die Brutalität und Grausamkeit der spanischen Stiergefechte auf und sprach die Ueberzeugung aus, daß die Bürgerkriege und Aufstände der Halbinsel immer durch schmachvolle Rohheiten befleckt werden würden, solange die Spanier fortfahren, einen so barbarischen und empörenden Sport zu pflegen. Indessen in einer Beziehung ist das spanische Stiergefecht weniger verwerflich, als das britische ‚Taubenturnier‘. In dem erstern liegt doch wenigstens eine Gefahr für den Matador, der daran theilnimmt, bei dem letztern haben die Schützen von dem zerschossenen Vogel, welcher von ihrem kostbaren Gewehr todt oder tödtlich verwundet herabfällt, nichts zu fürchten. In der Ueberzeugung, daß die öffentliche Meinung der mit dem Taubenschießen verübten Schlächterei immer mehr feindlich sich zeigt, hat ein unternehmender Lederwaaren-Fabrikant, Namens Bussey, einen künstlichen Vogel erfunden, den er ‚Gyro-pigeon‘ nennt und den er als Ersatz für die geflügelten Insassen des Taubenhauses empfiehlt.

Wir erfahren mit Befriedigung, daß er bereits tausend Stück davon verkauft und daß seine Erfindung einer guten Zahl von Taubenschützen, welche dieselbe versucht haben, vollkommen genügt. Der Umstand, daß der metallne Ersatz eines Vogels weit schwerer zu treffen ist, als der lebende, empfiehlt ihn zugleich denjenigen Schützen, welche ihre Geschicklichkeit zu mehren wünschen, und deren Gemüth sich gegen jeden Gedanken von Grausamkeit empört. Ein kleiner Apparat, welchen Mr. Bussey ebenfalls erfunden hat, schleudert den metallnen Vogel mit großer Geschwindigkeit in die Luft. Wenn der Wind nach vorwärts weht, so bewegt sich der künstliche Vogel, wie ein Bumerang, nach dem Orte zurück, von dem er ausgegangen ist. Wenn dagegen der Wind in der entgegengesetzten Richtung oder wie die Schiffer sagen, ‚stromwärts‘ weht, so wird der Vogel hoch in die Luft getrieben, und fliegt ein beträchtliches Stück weiter, ehe er herniederfällt. Es ist unnöthig hinzuzufügen, daß nach jedem Schuß der Vogel, welchen man immer wieder von neuem mit Bleiweiß oder schwarzer Bleifarbe bestreicht, untersucht, und daß die Zahl der Schrotkörner, welche ihn getroffen haben, sorgfältig verzeichnet wird. Wäre es für die Mitglieder unserer fashionablen Schieß-Klubs nicht der Mühe werth, sich nach Peckham-rye zu begeben und Mr. Bussey's Erfindung zu versuchen?“

Auch in Deutschland wird der Ersatz-Vogel unschwer zu beschaffen sein. Die unter dem Protektorat des Königs der Belgier stehende „Societé royal protectrice des animeaux“ hatte übrigens für die Erfindung einer solchen mechanischen Zieltaube schon längst einen ziemlich hohen Preis ausgesetzt, um welchen sich auch viele Bewerber, jedoch immer vergeblich, bemüht. Ob denselben nun der Erfinder der oben beschriebnen Vorrichtung erhalten, weiß ich freilich nicht zu sagen.

Schutz und gesetzliche Regelung.

In **Belgien** ist die Brieftaube, wie man es nicht anders erwarten kann, durch das Gesetz geschützt; doch eigentlich erst seit dem Deutsch-Französischen Kriege der Jahre 1870/71. Das damals erlassene Dekret lautet: Artikel I. Jedermann, der während der Dauer eines Krieges eine Taube, gleichviel von welcher Gattung, außerhalb des Schlages in irgend einer Weise, sei es durch Feuerwaffen, Fallen, abgerichtete Raubvögel oder sonstwie tödtet oder zu tödten versucht, wird mit ein bis sechs Monaten Gefängniß bestraft. Artikel II. Kann dem Angeklagten nachgewiesen werden, daß er darum gewußt habe, die Taube trage Depeschen oder diene als Bote überhaupt, so trifft ihn eine Strafe von zwei bis drei Jahren Gefängniß. Artikel III. Der Polizist, welcher einen solchen Fall zur Anzeige bringt, hat Anspruch auf eine Prämie von 50—100 Frank, welche der Schuldige nebst den Gerichtskosten bezahlen muß. — Außer diesen sehr strengen für den Kriegsfall angedrohten Gefängnißstrafen ist dort auch für gewöhnlich das Einfangen von Brieftauben bei hoher Geldstrafe verboten. Außerdem haben die belgischen Liebhaber in Brüssel im Jahre 1870 noch eine besondre Tauben-Schutzgesellschaft gegründet, welche Prämien von mindestens 20 Frank zur Belohnung aussetzt, für jede Anzeige, gleichviel vonseiten eines öffentlichen

Beamten oder einer Privatperson, durch welche Jemand namhaft gemacht und zur gerichtlichen Verurtheilung gebracht werden kann, der eine Taube geschossen, gefangen oder bei der Versendung entwendet hat.

In **Frankreich** haben die Tauben nach dem Gesetz vom 4. August 1789 das Recht, frei auf den Feldern umherzuschweifen; allein zu bestimmter Zeit, deren Dauer die Kommunalverwaltung alljährlich festsetzt (ein ähnliches Verhältniß wie das des Jagd-Schongesetzes in Deutschland) müssen sämmtliche Tauben eingesperrt gehalten werden, damit sie an Saat oder Getreide keinen Schaden verursachen. In dieser Frist darf jeder Feldbesitzer alle freifliegenden Tauben erlegen.*) Auch werden die Besitzer der Tauben nach dem Gesetz vom 18. April 1832 für jede dann freifliegende Taube mit 1 bis 5 Frank Geldstrafe belegt. Zu jeder andern Zeit aber wird das Schießen einer Taube gesetzlich bestraft. Die Einsperrungsfrist währt im allgemeinen vom 1. März bis 20. April, vom 15. Juli bis 20. August und vom 1. Oktober bis 15. November. — Sonderbarerweise ist, nebenbei bemerkt, durch eine polizeiliche Vorschrift in Paris das Halten von Tauben

*) Während der Belagerung von Paris wurden drei mit offiziellen Depeschen versehene Brieftauben bei Orleans von einem französischen Bauer geschossen; zwei andere erlitten dasselbe Schicksal zu Blois und auch in Belgien kommen garnicht selten derartige Fälle vor.

innerhalb der Wohnungen aus gesundheitlichen Ursachen untersagt.

In **Deutschland** ist die Taubenliebhaberei bis jetzt leider noch schutzlos; weder durch gesetzliche Bestimmungen, noch durch private Vereinigung ist der Fang und das Schießen der Tauben sicher zu verhindern. Mit Bestimmtheit läßt sich aber annehmen, daß demnächst eine gründliche gesetzliche Regelung dieser Angelegenheit vorsichgehen muß. Ohne eine solche würde einerseits der so freudig beginnende Aufschwung der Liebhaberei für kostbare Rassetauben und andrerseits die Verbreitung der Brieftaubenliebhaberei bei uns offenbar im Keime erstickt werden. Ja, es ist wirklich hohe Zeit, daß in dieser Hinsicht etwas geschieht. Um diese Behauptung zu bewahrheiten, seien die gegenwärtig in Preußen giltigen gesetzlichen Vorschriften, mit denen die der übrigen deutschen Länder, wenigstens dem Sinne nach, sämmtlich übereinstimmen, hier mitgetheilt.

Die Feldpolizei-Ordnung vom 1. November 1847 (G.-S. S. 383) lautet § 40, bzl. des Haltens von Tauben wie folgt: „Tauben, welche Jemand hält, ohne ein wirkliches Recht dazu zu haben, sind, wenn sie im Freien betroffen werden, ein Gegenstand des Thierfangs.*) (Allg. Landrecht Th. I, Tit. 9, § 111.)

*) Aber nicht des freien Thierfangs; denn wilde Tauben gehören zu den jagdbaren Thieren.

Durch Gemeinde-Beschlüsse kann aber sowol in den Städten, als auch in den ländlichen Gemeinden bestimmt werden, daß selbst die Tauben Desjenigen, welcher ein Recht hat, solche zu halten, wenn dieselben zur Saat- und Erntezeit im Freien und besonders auf den Aeckern betroffen werden, Gegenstand des Thierfangs sein sollen. Dergleichen Gemeinde-Beschlüsse bedürfen jedoch zu ihrer Giltigkeit der Bestätigung vonseiten der Regierung."

Die bezüglichen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts (Th. I, Tit. 9, § 112 und § 113) lauten: „Wer das Recht habe, Tauben zu halten, ist in den Provinzial-Gesetzen bestimmt. Wo diese nichts Besondres festsetzen, sind nur Diejenigen, welche tragbare Aecker in der Feldflur eigenthümlich besitzen oder dieselben statt desselben eigenthümlich benutzen, nach Verhältniß des Ackermaßes, Tauben zu halten berechtigt."

Auf Grund obiger Bestimmungen sind seitens der zuständigen Behörden im Einverständniß mit dem Ortsvorstande und der Gemeinde wiederholt Polizei-Verordnungen erlassen worden, welche das freie Umherfliegenlassen der von sonst dazu Berechtigten gehaltenen Tauben während der Saat- und Erntezeit mit Strafe bedrohen.

Man wird hiernach also zugeben müssen, daß unsre obige Behauptung: die Tauben haben in Deutschland

garkein Recht, sich leider vollständig bewahrheitet. Aber wir dürfen noch weiter gehen, in einem Hinweise darauf, daß der Besitzer von Brieftauben, sowie der von kostbaren Rassetauben noch obendrein bestraft werden können, wenn ihre werthvollen Vögel mit anderen gemeinen Tauben zusammen auf fremde Aecker fliegen. Es dürfte also Niemand Liebhaber von Brieftauben oder von Rassetauben sein, der nicht zugleich Ackerbesitzer und damit zum Taubenhalten berechtigt ist. Welche Ungerechtigkeit und welche große Hemmung des Aufschwungs der Liebhaberei hierin liegt, ist offenbar. Umsomehr aber tritt diese Ungerechtigkeit hervor, da jeder wirklich Sachverständige den Beweis zu geben vermag, daß die Tauben auf den Feldern an ausgesätem Getreide nur geringen Schaden anzurichten vermögen, indem sie allein die oben aufliegenden Körner, welche in der Regel doch verloren sind, aufpicken, keineswegs aber wie die Hühner auch andere hervorscharren oder kratzen. Alle Tauben, ebenso wie die zahmen auch die wilden, entfalten dagegen durch fleißiges Ablesen von Ackerschnecken, allerlei Kerbthieren und Gewürm und besonders durch Vernichtung von Unkrautsämereien, nachweislich eine große Nützlichkeit für den Naturhaushalt und den Menschenvortheil. Es gibt daher garkeine Ursache, um derer willen das Halten von Tauben verboten sein sollte. Wol aber mag es in den ländlichen Gemeinden nach Maßgabe der Ver-

hältnisse geregelt werden. Das dringend nothwendige Gesetz müßte meines Erachtens, natürlich für ganz Deutschland übereinstimmend, etwa folgendermaßen lauten: I. Brieftauben und Rassetauben (die einzelnen Rassen können ja näher bestimmt werden) zu halten, ist Jedermann berechtigt. II. Dieselben dürfen von Niemand gefangen, geschossen oder sonstwie erlegt werden. III. Das Strafmaß für die Erlegung oder den Fang einer Brief- oder Rassetaube richtet sich nach dem nachweislichen Werth derselben; es bleibt dem Ermessen des Richters anheim gegeben oder wird durch Sachverständige festgestellt. IV. Inbetreff des Haltens von Feldtauben, namentlich in großen Schwärmen, vereinbaren die Behörden einer jeden Ortschaft den Verhältnissen derselben entsprechende Vorschriften, welche jedoch von den Regierungen bestätigt werden müssen. V. Im Falle eines Krieges können diese Bestimmungen umgestoßen und von der Militärbehörde anderweitig geregelt werden.

Wenn es sich wirklich ermöglichen läßt, eine großartige und sachgemäß eingeübte Brieftaubenpost einzurichten, sodaß dieselbe als ein schwerwiegendes Hilfsmittel im Kriege zu erachten ist, so erscheint es wol ganz natürlich, daß auch andrerseits wieder daran gedacht werden muß, Mittel und Wege zur Bekämpfung der bedeutungsvoll gewordnen Kriegsbrieftaube aufzufinden. In diesem Sinne nun hatte der Herr Geh. Hofrath

L. Schneider in Potsdam allen Ernstes den Vorschlag gemacht, die alte, vielberühmte **Falkenjagd** wieder ins Leben zu rufen, um diese Raubvögel zur Erlegung der Tauben zu benutzen. An und für sich ließe sich dieser Vorschlag ja wenigstens erwägen, allein die Beschaffung der nothwendigen Falkenschar würde doch wol unüberwindliche Schwierigkeiten zeigen.

Hier reihe ich nun einen Vortrag an, welchen der Herr Geh. Hofrath L. Schneider im Vereine „Cypria“ gehalten und in dem er die Kriegsbrieftauben-Angelegenheit von einigen ganz neuen und sicherlich beachtenswerthen Gesichtspunkten aus bespricht.

Die Vertheidigung gegen das Kriegsmittel der Brieftauben.

Seit Brieftauben, deren Zucht, ihr Wettfliegen und die Hoffnungen Mode geworden sind, die man auf Verwendung der Brieftauben für den Dienst in oder vor belagerten Festungen setzt, hat man in allen Schriften über diesen Gegenstand, gleichviel ob in Büchern, Brochüren oder in Fach-Zeitschriften — und es giebt allein in Deutschland jetzt fünf solcher Zeitschriften — immer nur davon gelesen, was man thun muß, um sie zu züchten, sie zu dressiren und sie für den Zweck des Nachrichtenwesens zu verwenden, entweder um in einer belagerten oder auch nur eingeschlossenen Festung Nachrichten von außen zu erhalten, oder Nach-

richten aus der Festung über den Belagerer oder die Einschließungslinie hinweg, in das Land zu schicken. Für beide Zwecke dient einstweilen Paris vom Oktober 1870 bis März 1871 immer noch als Schablone, und man beschränkt sich einstweilen darauf, die dort gemachten Erfahrungen zu benutzen, Vorkehrungen für gleiche oder ähnliche Fälle zu treffen, — also gewissermaßen mit der Offensive des Krieges in der Luft, mit dem Angriff und mit der Ausbeutung der Vortheile, die man über den Feind hat, der keine Taube zu gleichen Zwecken besitzt, oder sich nicht auch seinerseits auf den Luft-Nachrichtenkrieg eingerichtet hat. Da wird es denn in der That Zeit, auch einmal an die Defensive zu denken, das heißt, wie man sich gegen die Vortheile vertheidigt, die der Gegner durch den Besitz und die Verwendung von dazu abgerichteten Tauben hat, denn es kommen im Kriege doch auch noch andere Fälle vor, als die damalige Einschließung von Paris, und wenn alle Welt sich mit Plänen, Hoffnungen und Spekulationen beschäftigt, welcher Nutzen aus einer Briefbeförderung durch Tauben im nächsten Kriege zu ziehen sein könnte, so wird es eine gebieterische Pflicht für Jeden, der etwas von diesen Dingen versteht, auch daran zu denken und die Art und Weise im voraus zu besprechen, wie man sich gegen den Schaden schützt, den uns die Anwendung der Brieftauben von seiten des Gegners bringen kann.

Zunächst würde festzustellen sein, welche Strafmittel die Militärgewalt in Händen hat, um Personen, die sich erwiesen mit der Absendung oder Empfangnahme von Brieftauben zum Behufe von Nachrichten beschäftigen, kriegsrechtlich zu bestrafen.*) Bisher existirte dafür kein Paragraf in unseren Gesetzbüchern; da sich aber offenkundig und von aller Welt mit Beifall begrüßt, jetzt schon Personen und Verbände mit diesen Mitteln ür künftige Kriegsführung beschäftigen, so muß man gleichzeitig auch darüber klar werden, den Schaden, den sie uns thun könnten, auf ein Minimum zu reduziren, ihn ganz zu verhindern, oder im voraus Strafen für Diejenigen festzusetzen, die sich zum Gebrauche dieses Kriegsmittels gegen uns hergeben, ohne daß sie zur bewaffneten Macht gehören; also für die Besitzer von Taubenböden, für Züchter und Händler bürgerlichen Standes, sobald der Beweis geführt werden kann, daß sie sich zur Beförderung von uns schädlichen Nachrichten durch Brieftauben hergegeben oder dabei hülfreich gewesen sind.

---

*) Während der Dauer des deutsch-französischen Krieges war es durch Gesetz vom 14. August 1870 den belgischen Vereinen verboten, ihre Wettflüge von französischem Gebiet aus zu veranstalten. Alle Tauben wurden in Frankreich als Kriegskontrebande betrachtet, indem die französische Regierung von dem Gesichtspunkte ausging, daß eine eingeschmuggelte Depesche den Verlust einer Schlacht verursachen könne. R.

Es liegt eine Analogie und Präzedenz für diesen Fall vor. Wurde 1870—1871 ein Luftballon, der von Paris in die Provinz gesendet war, durch irgend einen Zufall innerhalb des von uns besetzten Territoriums zur Erde gebracht, und fielen die Personen, die mit demselben von Paris gekommen waren, in unsere Hände, so war es anfangs sehr die Frage, ob dieselben nicht einfach als Spione zu behandeln und mit sofortigem Tode zu bestrafen wären? Der Natur der Dinge nach waren es allerdings Spione, wenn sie auch durch das Verunglücken ihres Ballons nicht im Stande gewesen waren, ihr Spioniren für uns schädlich zu machen, denn das Gleiche ist bei jedem Spion der Fall gewesen, der ergriffen wird, ehe er zum Feinde zurückgelangt ist, oder ehe er seine Aufträge ausgerichtet hat. Man stand indessen, obgleich der Feld-Polizei-Direktor Dr. Stieber sich für Bestrafung als Spione erklärte, bei der Neuheit der Sache von der Anwendung des Kriegsgesetzes und Kriegsrechtes ab und begnügte sich, die in unsere Hände gefallenen Luftschiffer als Kriegsgefangene in eine deutsche Festung zu schicken, wo sie mit den Kombattanten erst loskamen, als der Friede geschlossen war. Damit ist unstreitig ein Präzedenzfall gegeben, und jeder Besitzer von Tauben, der in einer von uns besetzten Festung Tauben mit Nachrichten ins Land fliegen läßt, ohne dazu die Erlaubniß des Kommandanten zu haben, oder der vor der Festung

überführt wird, Tauben in die Festung hineingesendet zu haben, ohne dazu von dem Kommando der Einschließungstruppen autorisirt worden zu sein, wird als Spion betrachtet und behandelt, unter Umständen also mit dem Tode bestraft werden müssen.

Damit wäre zunächst die Handhabe gefunden, sich gegen den Schaden zu wehren, den uns der Gegner durch Anwendung von Brieftauben thun könnte, und da alle Welt jetzt schon Kriegs-Brieftauben-Stationen für den möglichen künftigen Gebrauch anlegt, so muß man auch im Frieden schon daran denken, uns die Zöglinge dieser Stationen und ihre Wärter, Pfleger oder Besitzer vom Halse zu halten.

Kaum hat man ein neues Angriffsmittel erfunden, so geht es an die Erfindung einer Abwehr und Vertheidigung dagegen. Je dicker die Panzerplatten der Schiffe werden, je dicker werden auch die Kanonenkugeln, mit denen man sie durchschlagen kann, und je eifriger wird mit den Torpedos experimentirt, um sie trotz ihrer Eisenpanzer in die Luft zu sprengen. Je weitere Fortschritte die Eisenbahnen machen, je größer wird das Eisenbahn-Pionier-Bataillon, um diese zerstören oder zum Schaden des Feindes so rasch als möglich wieder herstellen zu können. Da nun aber alle Zeitungen voller Lobeserhebungen über Das sind, was uns die Brieftauben in einem künftigen Kriege schaden und hindern sollen, so darf man sich auch nicht

wundern, wenn rechtzeitig an die Mittel gedacht wird, diesen Schaden zu verhindern.

Dazu sucht man sich am besten einen bestimmten Fall aus, an dem sich der Gegenstand nach allen Seiten hin besprechen läßt; denn von dem Kommandanten einer Festung kann man doch weder verlangen, noch erwarten, daß er Kenntniß von der Brieftaubenzucht, ihrer Dressur und allen ihren Einzelheiten hat, die das Vergnügen und den Stolz eines Taubenliebhabers an diesen schönen, anmuthigen und nützlichen Thieren ausmachen! Ein solcher Fall wäre z. B. der, daß eine derjenigen Festungen, welche früher in französischem Besitz war, und durch den Friedensschluß 1871 an uns abgetreten worden ist, von den Franzosen belagert oder eingeschlossen würde, und durch eine Deutsche Besatzung vertheidigt werden soll. Hier wird der Umstand eintreten, daß ein Theil der Bewohner den Vertheidigern noch feindlich gesinnt ist und gern die Hand bietet, die Vertheidigung zu schwächen und den Angriff der ehemaligen Landsleute zu befördern.

Ein Taubenbesitzer in Metz oder Straßburg z. B., der es noch mit den Franzosen hält, würde, wenn eine Berennung droht, heimlich — was durch hereinkommende Bauern sehr leicht ist — einen Theil oder selbst alle seine selbstgezüchteten oder an den Schlag gewöhnten Tauben hinaussenden, dieselben bei seinen Bekannten und Gleichgesinnten in den Dörfern

um die Festung vertheilen und die Empfänger instruiren, wann und unter welchen Umständen sie eine oder mehrere Tauben und mit welchen Nachrichten sie dieselben loslassen sollen, um ihn und seine Gesinnungsgenossen in der Festung von Dem zu unterrichten, was draußen vorgeht, sowol bei den Einschließungstruppen, als sonst im Lande. Gleichzeitig würde er, wenn er seine Sache versteht, von seinen Bekannten und Freunden in den Dörfern und Städten der Umgegend, Tauben zu sich hereinnehmen, und durch ihr Loslassen diese von Dem unterrichten, was in der Festung vorgeht, was stark und was schwach besetzt ist, wie lange noch die Vorräthe reichen, kurz über alles Das, was dem Belagerer seinen Angriff erleichtert und die Vorsichtsmaßregeln des Vertheidigers hindert. Es gehören dazu keineswegs blos Brieftauben, denn jede Taube sucht, wenn sie freigelassen wird, ihren frühern Schlag auf, mit Ausnahme der schwerfälligen Rassen, Römer, Bagadetten, Montaubans, Ballonkröpfer, Pfauentauben u. s. w., und macht sich ein Taubenbesitzer ernstlich an die Sache, liegt ihm daran, unsrer Vertheidigung zu schaden, so wird er schon beim Ausbruch des Krieges Probesendungen machen, und Probeflüge verabreden, um seiner Sache sicher zu sein. Er wird wissen, daß bei schneebedeckter Gegend, oder wenn die Beschießung schon begonnen hat, die Rückkehr der Tauben in den heimatlichen Schlag ungewiß ist; er wird wissen, daß

von den Tausenden (?) von Tauben, welche aus Paris mit den Luftballons versendet wurden, doch nur ein sehr kleiner Theil zurückgekehrt ist. Das sind aber nur Nebenumstände, die auch bei glücklichstem Verlauf der Sache vorkommen, und wenn man den Verrath überhaupt will und mit Lust betreibt, garnicht ins Gewicht fallen. Es kann ja auch eine Geheimschrift verabredet, ja den Thieren garkeine schriftliche Nachricht mitgegeben, sondern nur die Uebereinkunft getroffen werden, die so und so gezeichnete oder bezeichnete Taube bedeutet: „Das Hauptquartier der Einschließungstruppen ist in Herny oder Ars Lasquenexy!“ — „Stellt ein Licht in das Fenster, um zu bezeichnen, auf welcher Seite oder wann ein Ausfall beabsichtigt wird!“ — „Eine zum Ersatz heranrückende Division ist bei Pont à Mousson zurückgeschlagen worden!“ u. s. w. Der Empfänger weiß dann aus Farbe und Federzeichnung der Taube, was draußen vorgeht.

Was läßt sich dagegen thun? — Denn daß man denjenigen Einwohner einer Festung, dem ein solcher Verkehr mit dem Feinde nachgewiesen, als Spion und Hochverräther bestraft, nützt nichts, wenn der Schaden schon geschehen ist. Abwehren und verhindern, im Voraus unschädlich machen oder womöglich Nutzen für sich selbst daraus ziehen, ist mehr werth, als eine Bestrafung, und wäre sie die verdienteste.

Zunächst schon jetzt während des Friedens und

dauernd müßte man sämmtliche Taubenliebhaber und Besitzer in den Festungen und in der Umgegend verzeichnen und durch die Deutsche Polizei die Federviehhändler kontrolliren lassen, sodaß man genau weiß, wie sich der Verkehr mit Tauben gestaltet, wer viele dergleichen versendet oder von außerhalb erhält, wer sich an Wettflügen mit seinen Tauben betheiligt, überhaupt wie die Taubenliebhaberei und Zucht, der Handelsverkehr mit diesen Thieren und die Verbindung der Liebhaber und Besitzer untereinander unterhalten wird. Bei Uebungs-Märschen und Feldübungen ist in jedem Dorfe, bei jedem Landsitze oder Schloß auf die Zucht, die Rasse und Schönheit der Tauben von irgend einem Sachverständigen zu achten, und durch die Ortsbehörde das Vorhandensein von Taubenschlägen und in welchen Häusern, festzustellen. Wie man den Verkauf von Pulver, Dynamit, Petroleum, überhaupt feuergefährlichen Stoffen und Waren verbietet, beschränkt und kontrollirt, so muß auch eine Kontrolle über alle Taubenbesitzer eingeführt werden, die allerdings in ruhigen Zeiten keine drückende und aufdringliche Form annehmen darf, die Taubenbesitzer aber doch darauf aufmerksam macht, daß die Kommandantur sehr wol von dem Stande der Dinge unterrichtet ist, und jedenfalls nicht so leicht zu überlisten sein dürfte.

Nähert sich der Feind und steht eine Einschließung der Festung in Aussicht, so müssen gleichzeitig mit der

Verproviantirung der Festung und durch die dazu ausgesendeten Detachements, alle Taubenschläge der Umgegend, so weit man sie irgend erreichen kann, geleert und die Thiere in die Festung geschafft werden, wo sie indessen dorfweise zusammenzusperren sind, damit man die richtigen wählt, wenn man eine Nachricht nach außen gelangen lassen will. Mit den Besitzern der Umgegend, die es mit uns halten, würden dann eben solche Verabredungen getroffen werden können, wie der Spion und Verräther sie mit seinen Gesinnungsgenossen zu unserm Schaden trifft. Dieses Ausleeren aller Taubenschläge in der Umgegend muß so lange fortdauern, bis die Berennung ein weiteres Aussenden von Detachements und Patrouillen unmöglich macht. Von selbst versteht es sich, daß die Festung sich sofort und vor der Berennung Brieftauben aus Köln, Koblenz, Mainz, Frankfurt a. M. u. s. w. kommen läßt, um sie gelegentlich loslassen und Nachrichten bis an den Rhein senden zu können.

Im Innern der Festung ist von dem Augenblicke an, wo der Krieg erklärt ist, an den Thoren, auf den Bahnhöfen, in der Post, kurz überall, wo eine Sendung lebendiger Thiere kontrollirt werden kann, Alles sorgfältig zu beaufsichtigen, was auf den Verkehr mit Tauben Bezug hat, durch öffentliche Bekanntmachung ist jeder Taubenbesitzer vor den Folgen einer strafbaren Verbindung mit dem Feinde zu warnen und aufzu-

fordern, seine Thiere der Kommandantur zur Disposition zu stellen. Mit der Erklärung des Belagerungszustandes sind entweder sämmtliche in der Festung vorhandenen Tauben zu konfiszziren, zu tödten, oder je nach den Umständen vielleicht selbst zur Luftpost zu gebrauchen. Damit ist es aber nicht genug, denn der Verräther schläft nicht; sondern es muß auf jedem Taubenboden ohne Ausnahme ein Posten aufgestellt werden, der den Schlag und die umliegenden Dächer beobachten kann, und jede etwa sich einfindende Taube in den Schlag lockt, fängt und sie zur Untersuchung auf die Kommandantur abliefert; denn wenn auch der ganze Taubenschlag geleert ist, so würden die vorher in die Umgegend versendeten Thiere doch dahin zurückkommen, dann aber durch die Gegenwart eines Postens der Verkehr entdeckt werden. Ob der Posten einfach als Einquartierung in das Haus oder in die Wohnung eines Taubenbesitzers eingelegt wird und verpflegt werden muß, wie die Instruktion für denselben lautet und wer besonders dafür zu bestimmen ist, weil auch dazu ein Verständniß der Gewohnheiten unserer Haustauben gehört, — alle diese Dinge brauchen nicht vorbereitet zu werden, sondern gestalten sich durch Befehle im Augenblick der Nothwendigkeit ganz von selbst. Was sich aber nicht gleich gestaltet, wenn erst die Nothwendigkeit eingetreten ist, das ist die Kenntniß dieser Dinge und all' der Listen, Schlauheiten und Kombinationen, welche im

Taubenhandel und beim Taubenbesitz nicht allein möglich, sondern schon längst gebräuchlich sind.

Es dürfte diese ganze notwendige Prozedur gegen die Gefahr einer geheimen Korrespondenz, allerdings für die Taubenliebhaber und Besitzer in einer Festung eine sehr lästige werden, und in Kriegszeiten Mancher bereuen, während des Friedens ein Taubenzüchter gewesen zu sein, denn wofür man im Frieden Preise, Medaillen und Diplome bekommt, dafür könnte man im Kriege eine Kugel oder schwere Kriegsgefangenschaft bekommen.

Da aber von allen Schriftstellern, die bis jetzt über die ‚Brieftauben im Kriege' geschrieben, noch kein einziger daran gedacht hat, auch diese Kehrseite der Medaille zu erwähnen, die doch eigentlich für künftige Fälle die Hauptsache sein wird, so kann es wenigstens nicht schaden, wenn auch einmal auf diese Kehrseite aufmerksam gemacht wird.

Hier war nur der Fall angenommen, daß wir eine Festung zu vertheidigen haben könnten, in welcher der größte Theil der Einwohner nicht von unserer Nationalität ist, ein erfahrener Kommandant also gleich von vornherein Mißtrauen hat und demgemäß verfahren wird. Der gewöhnliche Fall ist dagegen, daß Besatzung und Einwohnerschaft von derselben Nation sind und in gutem Einvernehmen mit einander leben, wenigstens solange die Leiden und Entbehrungen nicht geradezu

unerträglich werden, denn man hat auch Beispiele, wo sonst ganz gut gesinnte Leute, um ihren eigenen oder den Leiden der Ihrigen ein Ende zu machen, zu Verräthern wurden.

Was der Belagerte oder der Belagernde bei normalen Verhältnissen zu thun hat, bedarf der Sachverständigen — sowol Kriegs-Sachverständigen, als Taubenzüchtern — keiner ausführlichen Besprechung, sondern macht sich von selbst, solange guter Wille, Treue und Patriotismus sich gegenseitig helfen und fördern. Immer aber wird es nöthig sein, daß zugleich mit dem Eintreten des Belagerungszustandes die Bekanntmachung erlassen wird, daß Niemand das Recht hat, eine Taube einzufangen und zu behalten, welche auf irgend eine Weise markirt oder auf den Federn bedruckt oder gestempelt, mit Papierstreifen um die Füße oder in einer Schwanzspuhle u. s. w., u. s. w. versehen ist, gleichviel ob in Chiffern oder lesbarer Schrift, ob eine eigene oder eine fremde Taube. Jeder Besitzer eines Taubenbodens muß verpflichtet werden, fremde Thiere, welche auf seinem Schlag einfallen, sofort auf der Kommandantur oder sonstwo zur Anzeige zu bringen, denn es darf keine Nachricht, keine Kenntniß der Dinge, wie es außerhalb der Festung steht, in der Festung sein, von welcher der Kommandant nichts weiß. Es ist sehr verführerisch für manchen Menschen, Politik auf eigene Hand zu treiben, sich wichtig zu

machen und den Mitbürgern zu beweisen, daß man doch eigentlich ein erstaunlich kluger und verdienstvoller Mann ist, und ein solcher würde in der That jeder Taubenbesitzer sein, der durch seine Bemühungen im Stande ist, dem Kommandanten einer Festung eine wichtige Nachricht von Außen zukommen zu lassen oder für ihn nach Außen zu korrespondiren. Es darf aber Niemand in einer belagerten Festung über die Belagerer mehr wissen, als der Kommandant. Das richtige Verhältniß dafür wird sich bei gegenseitigem guten Willen sehr bald herausstellen, ohne daß deswegen die Sicherheits- und Abwehrungsmaßregeln unterlassen werden dürften; denn nun kommen wir zu einer Hauptsache, an die noch Niemand gedacht zu haben scheint, wenigstens öffentlich ist davon noch nicht die Rede gewesen, und das sind die falschen Nachrichten, die gleichviel ob absichtlich, aus Irrthum oder Uebertreibung hervorgerufenen falschen Nachrichten!

Wenn man hört, daß in Frankreich das Kriegs-Ministerium und der gute Wille der Taubenzüchter dem Staate 24,000 Stück abgerichtete Brieftauben zur Disposition gestellt und die seit jetzt fast drei Jahren in Deutschland eingerichteten Militär-Tauben-Stationen denn doch auch schon eine recht hübsche Anzahl solcher Thiere gezüchtet haben müssen, daß neuerdings auch in Rußland die Züchtung von Tauben zu militärischen Zwecken betrieben wird, so läßt sich für den nächsten

Krieg nicht allein der Gebrauch, sondern auch der Mißbrauch dieser Luftpost fast mit Bestimmtheit voraus-sehen und es wäre leicht möglich, daß durch solchen Mißbrauch ein Kommandant oder ein Einschließungs-Korps zu außerordentlich strengen Maßregeln gegen alle Tauben-Korrespondenz überhaupt, gleichviel ob eine richtige oder falsche, greifen müßte. Zum Angriff und zur Vertheidigung gehört aber auch, daß man den Gegner durch falsche Nachrichten täuscht und irreführt, und man würde sehr gut thun, künftig nicht jede Nachricht deswegen für richtig zu halten, weil eine Brieftaube sie gebracht; im Gegentheil wäre der ganzen Sache von Anfang an mit Mißtrauen entgegen zu treten.

Dasselbe Vorurtheil, welches einst Dampf-Chokolade für etwas stofflich Besseres, als die auf Handmühlen zubereitete hielt, obgleich doch die größere Bequemlichkeit der Fabrikation durch eine Dampfmaschine nichts zur Güte der Ware beiträgt, und wie seiner Zeit jedem Telegramm eine größere Zuverlässigkeit zugetraut wurde, als einer brieflichen oder Zeitungsnachricht, nur weil die Sache des Telegraphirens überhaupt etwas Neues war, so könnte es leicht kommen, daß in einem nächsten Kriege der durch Brieftauben gebrachten Nachricht, wenigstens anfangs, eine größere Zuverlässigkeit zu-getraut würde, als jeder andern Art der Erkundung. Auf der einen Seite dürfte es also gut sein, solchen

Nachrichten nicht unbedingt zu glauben, sondern sie erst sorgfältig mit den Umständen zu vergleichen und das gilt für die Seite der Vertheidigung; denn auf der andern Seite wird der Angriff nicht zögern, das vorhandene oder erlangte, in beiden Fällen aber vorbereitete Material zu seinem Zwecke zu benutzen, das heißt zu versuchen, ob man nicht falsche Nachrichten in eine Festung bringen kann, um die Vertheidiger zu entmuthigen oder zu falschen Maßregeln zu verleiten.

Liegt es daher im Kriegsplane oder stellt sich auch nur die Wahrscheinlichkeit heraus, daß eine oder mehrere Festungen in Feindesland belagert werden könnten, so würde es darauf ankommen, schon beizeiten Tauben in denselben aufkaufen zu lassen und dieselben mit sich ins Feld zu führen. Allerdings wird das ohne persönliche Gefahr nicht direkt geschehen können und je mehr von der künftigen Verwendung der Brieftauben im Kriege schon vorher gesprochen wird, je aufmerksamer werden auch die Festungsbehörden auf die Taubenbesitzer sein. Will man daher Tauben aus französischen Festungen haben, so würden deutsche Züchter und Liebhaber aufgefordert werden müssen, sich über England, Holland, Spanien oder zu Schiff aus französischen Häfen der Süd- und Westküsten dergleichen Thiere zu verschaffen.

Je strenger die Maßregeln in einer Festung gegen Taubenbesitzer sein werden, je leichter wird es werden,

sie durch Unterhändler zum Verkauf ihrer Tauben zu bewegen, allerdings nicht direkt nach Feindesland, aber nach dem Innern Frankreichs, nach Hafenstädten, an englische und holländische Vogelhändler. Solche Thiere ließen sich dann leicht zum Verbreiten falscher Nachrichten gebrauchen, sobald die Festung, aus der sie erkauft wurden, wirklich belagert wird. Ist dann der Kommandant so vorsichtig gewesen, einen Posten auf jeden Taubenschlag zu stellen und den Eigenthümer selbst von demselben fern zu halten und wird eine solche Taube zum Kommandanten gebracht, so ist die Täuschung desselben um so sicherer, — das Loos des ganz unschuldigen Taubenbesitzers aber um so trauriger, da er sofort dem Verdacht unterliegt, ein geheimes Einverständniß mit dem Feinde zu unterhalten. Gelingt aber auch die Täuschung des Kommandanten nicht, so gelingt es jedenfalls, ihn mißtrauisch auch gegen richtige Nachrichten zu machen und dadurch den ganzen Apparat des Luft-Spiondienstes zu diskreditiren, wie denn überhaupt die ganze Sache dazu angethan ist, bei ihrer allgemeinen Anwendung die Bedeutung zu verlieren, welche sie hatte, als sie nur von einem der Gegner ausgebeutet wurde.

Vertheidigen kann man sich gegen das Einbringen solcher falschen Nachrichten nur dadurch, daß die von der Festung selbst vor der Einschließung ausgesendeten Tauben gestempelt oder sonst kenntlich gemacht werden,

obgleich auch das nicht in allen Fällen vor Verrath sichern dürfte, namentlich wenn solche Tauben in die Hände des Feindes fallen, was bei kurzen Entfernungen von der Festung fast immer der Fall sein dürfte, wenn beim Anmarsch zur Einschließung und Berennung einer Festung mit nur einiger Sorgfalt auf die Ermittelung aller in den Dörfern oder den Belagerern zugänglichen Städte vorhandenen Tauben gesehen wird. Nur darf man sich dabei nicht auf das bloße äußerliche Vorhandensein von Taubenböden, Taubenschlägen, Freßbrettern oder dergleichen verlassen, sondern man hat sich auch im Innern der Häuser davon zu überzeugen, ob Tauben gehalten werden, was ja durch das Rucksen, Girren und Trommeln der Thiere sehr erleichtert wird. Wo Tauben auf Dächern sitzen, werden sie weggeschossen, die Kirchthürme und Kirchböden untersucht, Schule, Spritzenhaus u. s. w. besonders genau beobachtet. In den Vorpostenlinien wird auf jede sichtbar werdende Taube geschossen. Wird sie auch nicht getroffen, so macht der Schuß sie schon scheu und verwirrt sie.

Ist das Absenden von Brieftauben in das Land für den Gebrauch während der Belagerung nicht schon vor der Einschließung geschehen oder nicht gelungen, so bleibt dem Kommandanten nur das Mittel der Versendung durch Luftballons, deren Niedergehen hinter der feindlichen Linie sich ungefähr berechnen läßt und die einen Käfig mit Tauben, sowie eine Gebrauchs-

Anweisung und Instruktion für die Finder enthalten. Fällt der Ballon in Freundeshand, so wird der Versuch gewiß guten Erfolg haben; andrerseits würde er gute Gelegenheit zur Einbringung falscher Nachrichten in die Festung geben; denn wenn die Instruktion vom Feinde befolgt wird, so präsentiren die zurückgekehrten Thiere sich den Belagerten als unbedingt zuverlässig.

Da es eine List gibt, die nicht durch eine Gegenlist unschädlich gemacht werden könnte, kein Angriffsmittel, dem sich mit der Zeit nicht auch ein Vertheidigungsmittel entgegensetzen ließ, so wird es mit dem Eintritt praktischer Anwendung der Tauben-Korrespondenz für die Kriegsführung auch nicht an Erfindungen, Plänen und Versuchen fehlen, dieselben für die Interessen der Gegner unschädlich zu machen. Schon jetzt kommen beim Handel und Tausch von Tauben so viele Fälschungen und Täuschungen vor, — die Spekulation ist meist mit Liebhaberei so eng verbunden, daß man sich nicht wundern darf, wenn auch die Brieftaubenpost künftig Gelegenheit zu allerlei kuriosen, und, wie es bis jetzt scheint, unerwarteten Dingen gibt. An der Vervollkommnung des Angriffs durch Tauben arbeitet jetzt alle Welt; möge man also beizeiten auch an die Vertheidigung durch oder vielmehr gegen Tauben denken, die ja um so wichtiger und unausweichlicher wird, als gegenwärtig in vielen Ländern der Gebrauch der Tauben

für Kriegszwecke in ausgiebigem Maße vorbereitet und viel Geld darauf verwendet wird.

L. Schneider.

Die Thätigkeit der Vereine.

Selbstverständlich ist es geradezu unmöglich, das ganze Vereinswesen, wie es erfreulicherweise in Belgien, Frankreich und in der letztern Zeit auch in Deutschland so sehr regsam emporblühte, hier des Langen und Breiten zu schildern. Nachdem ich vorhin bereits eine wenigstens einigermaßen ausführliche Uebersicht seiner Entwickelung gegeben, kann ich jetzt nur noch einzelne Beispiele gleichsam als Vorbilder zur Anregung, bzl. Nacheiferung hier anfügen.

Der Verein „Cypria“ in Berlin hat der Brieftauben-Angelegenheit neuerdings die Aufmerksamkeit ganz besonders zugewandt. Es wurde eine Kommission eingesetzt, mit der Aufgabe: Mittel und Wege zur thatkräftigsten Förderung derselben festzustellen und dem Verein vorzuschlagen. Dabei handelt es sich darum, zunächst die „Berolina“ zur lebendigern Entwickelung zu bringen, sodann eine vollständige, einheitliche Organisation und schließlich zugleich eine Vereinigung der Ziele und Bestrebungen aller Vereine auf diesem Gebiet mit denen der obersten Leitung der Staatsbrieftaubenzucht des Deutschen Reichs zu erreichen. In diese

Kommission wurden gewählt die Herren Direktor Dr. Bodinus, Haushofmeister Meyer, Geh. Justizrath Keller, Kaufmann Beckmann, Hofkonditor A. Kranzler, Graveur Chevalier, Lehrer W. Lenzen und der Verfasser dieses Buchs, Dr. Karl Ruß.

Herr Lenzen hat einen Reglements-Entwurf für die Wettflüge der Brieftauben der Vereine aufgestellt, welchen ich zunächst hier anschließe:

1) Die Wettflüge beginnen bei günstigem Wetter mit dem April und finden bis zum August statt; von da ab werden bis zum Oktober die jungen Tauben aufgelassen.

2) In der im Monat März abzuhaltenden Generalversammlung werden die Touren, sowie die Preise festgesetzt und darf hieran im Laufe des Sommers nichts geändert werden.

3) Das Programm der Touren wird in gedruckten Exemplaren den Mitgliedern zugestellt und eins derselben soll im Vereinslokale ausgehängt bleiben.

4) Im Programme soll auch die Zeit angegeben werden, wann die zu den Touren bestimmten Tauben zum Versenden einzusetzen sind.

5) Preise werden erst dann ausgesetzt, wenn die Tauben eine Tour von wenigstens 30 Stunden zu fliegen haben.

6) Die Preise werden der Vereinskasse entnommen; über die Höhe entscheidet die Generalversammlung.

7) Für jede Taube, welche zur Reise mitgegeben wird, ist zur Deckung der Reisekosten ein Einsatzgeld zu entrichten, dessen Höhe nach der Weite der Touren bestimmt wird. Ferner ist für jede Taube ein einmaliges Stempelgeld von 10 Pf. zu zahlen.

8) Zur Konkurrenz können nur solche Tauben zugelassen werden, welche dem Betheiligten eigenthümlich zugehören, und bei ihm eingewöhnt sind.

9) Jedes Mitglied hat das Recht, so viele Tauben mitzugeben, als ihm beliebt, kann jedoch von den vom Vereine ausgesetzten Preisen nur (— — —) erwerben.

10) Keine Taube darf zur Reise mitgenommen werden, wenn nicht vorher das Einsatzgeld für dieselbe gezahlt worden ist.

11) Das Einsetzen, bzl. Auflassen der Tauben geschieht unter Leitung und Verwaltung des Vorstands, unter sorgsamer Aufsicht der Schriftführer.

Der Vorstand hat auch für den sichersten und billigsten Transport zu sorgen.

12) Den gewöhnlichen Transport besorgt ein Träger; bei Preistouren soll jedoch ein Mitglied des Vereins, welches durch das Loos gewählt wird, aber selbst nicht mit konkurriren darf, den Transport auf Kosten des Vereins begleiten und überwachen.

13) Wenn eine Taube auf der Reise erkrankt oder stirbt, so muß diese vom Träger der Gesellschaft zurückgebracht werden.

14) Bei ungünstigem Wetter hat der Träger das Auflassen der Tauben zu verschieben, muß jedoch den Präsidenten sofort durch den Telegraph davon in Kenntniß setzen und sich nach dessen weiteren Anordnungen richten.

15) Jede von der Reise zurückgekehrte Taube ist im Gesellschaftslokale vorzuzeigen. Der Schriftführer nimmt darüber Protokoll auf, in welchem genau die Zeit der Ankunft, Nummer und Eigenthümer der vorgezeigten Taube bemerkt werden.

Der Preis wird Dem zuerkannt, welcher seine Taube zuerst vorzeigt. Werden mehrere Tauben zu gleicher Zeit vorgezeigt, so wird der Preis unter die Betreffenden getheilt. Für die Entfernung der Wohnung bis zum Lokale wird für je 200 Schritte eine Minute in Abzug gebracht.

16) Der Schluß des Konkurses richtet sich nach der Weite der Preistour und wird im Programm angegeben. Nach Schluß desselben findet am ersten Versammlungstage des folgenden Monats die Preisvertheilung statt.

Der Verein „Berolina" hat im Jahre 1876 eine **Reiseordnung** aufgestellt, welche wir allen übrigen deutschen Vereinen als Vorbild empfehlen dürfen. Sie lautet:

1) Das Reisen der alten Tauben beginnt unter Berücksichtigung des Wetters im Mai und endet im August. — Von da ab reisen die jungen Tauben.

2) In der März-Versammlung wird der Reiseplan für die alten Tauben, einschließlich der etwaigen Preise, festgesetzt und darf dann im Verlauf der Reise nicht geändert werden.

3) Die Zeiten des Einsetzens zum Versenden, des Auflassens, sowie die weiteren Einzelheiten, werden sofort nach Bekanntmachung des Sommerfahrplans der betreffenden Eisenbahn bestimmt.

4) Die betreffenden Beschlüsse werden genau zu Protokoll genommen, und letztres darf, um diesbezüglich Zweifel zu vermeiden, keine Korrektur enthalten.

5) Für alte Tauben werden Preise nicht vor 15 Meilen Flugweite ausgesetzt.

6) Die Preise werden der Vereinskasse entnommen.

7) Für jede Taube, welche zur Reise eingesetzt wird, ist zur Ausgleichung der Reisekosten ein Einsatzgeld zu entrichten, dessen Höhe entsprechend den Gesammtkosten bemessen und vorher (§ 3) festgesetzt wird.

8) Zu den Reisen können nur solche Tauben zugelassen werden, welche des betreffenden Mitglieds Eigenthum und bei ihm eingewöhnt sind. — In streitigen Fällen entscheidet der Vorstand.

9) Jedes Mitglied hat das Recht, Tauben in beliebiger Zahl zur Reise einzusetzen, kann jedoch von den seitens der Gesellschaft ausgesetzten Preisen nur bis zur Hälfte derselben erwerben.

10) Das Einsatzgeld ist unbedingt vor Antritt der Reise zu erlegen; widrigenfalls die Mitnahme nicht erfolgen darf.

(Der Beschluß dieser Reiseordnung ist erst auf Seite 294 zu finden, weil der daran geschlossene Reiseplan sich nicht in andrer Weise anordnen ließ).

Reiseplan des Brieftauben-Liebhabervereins „Berolina“ in Berlin für das Jahr 1876.

Wettflüge für alte Tauben. (Köln — Hannover — Binzelberg — Berlin).

Stationsort.	Entfernung von Berlin. Klm.	Höhe über dem Meeresspiegel. Mtr.	Ortsverhältnisse der Stationen.	Einsetzen der Tauben.	Abfahrt von Berlin.	Auflassen der Tauben.
Westend . . .	10,0	39,38	Der nahe auf der Höhe nach Südwest zu liegende Grunewald, dacht sich nach der Havel-Niederung zu allmälig ab.	Mittwoch, 10. Mai, Mg. 6 U.	10. Mai, Mrg. 7 U.	10. Mai, Mrg. 9 U.
Spandau . .	13,1	34,38	Ohne Wald.	Sonntag, 14. Mai, Mg. 6 U.	14. Mai, Mrg. 7 U.	14. Mai, Mrg. 9 U.
Dallgow . .	22,4	34,18	Ohne Wald, leichte Höhen.	Dienstag, 16. Mai, Ab. 9 U.	17. Mai, Mrg. 5 U.	17. Mai, Mrg. 6 U.
Wustermark .	30,6	34,81	Ohne Wald.	Sonnabd., 20. Mai, Ab. 9 U.	21. Mai, Mrg. 5 U.	21. Mai, Mrg. 6 U.
Buschow . .	52,6	32,80	Ohne Wald, am Ausgange des Havelländischen Luchs.	Sonnabd., 27. Mai, Ab. 9 U.	28. Mai, Mrg. 5 U.	28. Mai, Mrg. 7 U.
Groß Wudicke	79,3	36,41	Im untergeordneten Walde liegend.	Sonnabd., 3. Juni, Ab. 9 U.	4. Juni, Mrg. 5 U.	4. Juni, Mrg. 7 U.
Binzelberg .	117,9	53,83	In 1 Meile südwestlicher Entfernung die Jaevenitzer Forst.	Sonnabd., 10. Juni, Ab. 9 U.	10. Juni, Nts. 12 U.	11. Juni, Mrg. 5 U.
Borsfelde . .	175,8	61,99	Wald mit Niederung.	Sonnabd., 17. Juni, Ab. 9 U.	17. Juni, Nts. 12 U.	18. Juni, Mrg. 5½ U.
Hannover . .	255,4	17,35	Die Flugrichtung auf Köln und Berlin liegt frei, nach Norden erstreckt sich die Eilenriede.	Sonnabd., 24. Juni, Ab. 7 U.	24. Juni, Nts. 10 U.	25. Juni, Mrg. 4½ U.
Bielefeld . .	364,9	118,31	An den Abhängen des Teutoburger Waldes.	Dienstag, 4. Juli, Ab. 7 U.	4. Juli, Nts. 10 U.	5. Juli, Mrg. 5 U.
Köln.	583,2	48,40	Ohne Wald, erhöhte Rheinufer.	Sonnabd., 15. Juli, Mg. 6 U.	15. Juli, Mrg. 9 U.	16. Juli, Mrg. 4 U.

Preisfliegen: Binzelberg — Berlin. Preise: [illegible]

Wettflüge für junge Tauben. (Küstrin — Berlin).

Stationsort.	Entfernung von Berlin. Klm.	Höhe über dem Meeresspiegel. Mtr.	Ortsverhältnisse der Stationen.	Einsetzen der Tauben.	Abfahrt von Berlin.	Auflassen der Tauben.
Rummelsburg . . .	3,0	37,66	Ohne Wald.	Sonntag, 20. Aug., Mg. 5 U.	20. Aug., Mrg. 6 U.	20. Aug., Mrg. 7 U.
Friedrichsfelde . . .	7,0	54,92	Ohne Wald.	Mittwoch, 23. Aug., Mg. 5 U.	23. Aug., Mrg. 6 U.	23. Aug., Mrg. 7 U.
Kaulsdorf . .	10,8	56,17	Ohne Wald.	Sonntg., 27. Aug., Mg. 4½ U.	27. Aug., Mg. 6½ U.	27. Aug., Mrg. 7 U.
Neuenhagen .	18,5	50,44	Ohne Wald.	Mittw., 30. Aug., Mg. 4½ U.	30. Aug., Mg. 6½ U.	30. Aug., Mg. 7½ U.
Rehfelde . . .	36,8	60,67	Ohne Wald.	Sonntg., 3. Spt., Mg. 4½ U.	3. Spt., Mg. 6½ U.	3. Sept., Mg. 8 U.
Trebnitz . . .	54,0	59,76	Hinter der unbedeutenden Trebnitzer Haide.	Sonntg., 10. Spt., Mg. 4½ U.	10. Spt., Mg. 6½ U.	10. Sept., Mg. 8½ U.
Küstrin . . .	82,5	19,08	Ohne Wald, ausgedehnte Niederung, daran schließend das bedeutende Warthebruch.	Sonnabd., 16. Spt., Ab. 7 U.	16. Spt., Ab. 9¼ U.	17. Sept., Mg. 6 U.

Preisfliegen: Küstrin — Berlin, Preise: Vereinspreise.

Etwa nöthige Abänderungen bleiben vorbehalten.

Der Vorstand des Brieftauben-Liebhabervereins „Berolina" in Berlin.

Der Vorsitzende
A. Kranzler,
Hof-Konditor Sr. Majestät des Kaisers und Königs.

Der Schriftführer
H. Wagenführ,
Sekretär im Zoologischen Garten.

Reiseplan des Brieftauben-Liebhabervereins „Berolina“ in Berlin für das Jahr 1877.

Wettflüge für alte Tauben. (Bromberg — Landsberg — Berlin).

Stations-ort.	Entfernung von Berlin. Klm.	Höhe über dem Meeresspiegel. Mtr.	Ortsverhältnisse der Stationen.	Einsetzen der Tauben.	Einsatzgeld für die Taube. Mk.	Abfahrt von Berlin.	Auflassen der Tauben.
Rummelsburg . . .	3,0	37,66	Ohne Wald.	Mittwoch, 2. Mai, Ab. 7–9 U.	0,03	3. Mai, Mrg. 6 U.	3. Mai, Mrg. 8 U.
Friedrichsfelde . . .	7,0	54,92	Ohne Wald.	Sonnab., 5. Mai, Ab. 7–9 U.	0,05	6. Mai, Mrg. 6 U.	6. Mai, Mrg. 9 U.
Kaulsdorf . .	10,8	56,17	Ohne Wald.	Mittwoch, 9. Mai, Ab. 7–9 U.	0,10	10. Mai, Mrg. 6 U.	10. Mai, Mrg. 9 U.
Straußberg .	27,0	61,21	Westlich die Straußberger Stadtforst.	Montag, 14. Mai, Ab. 7–9 U.	0,15	15. Mai, Mrg. 6 U.	15. Mai, Mrg. 9 U.
Trebnitz . . .	54,0	59,67	Hinter der unbedeutenden Trebnitzer Haide.	Sonnab., 19. Mai, Ab. 7–9 U.	0,20	20. Mai, Mrg. 6 U.	20. Mai, Mrg. 9 U.
Küstrin . . .	82,5	19,08	Ohne Wald, ausgedehnte Niederung am Einflusse der Warthe in die Oder.	Sonnab., 26. Mai, Ab. 7–9 U.	0,25	27. Mai, Mrg. 6 U.	27. Mai, Mg. 9½ U.
Landsberg . .	128,0	25,05	Warthe-Niederung.	Sonnab., 2. Juni, Nm. 5–7 U.	0,40	2. Juni, Abd. 9 U.	3. Juni, Mrg. 7 U.
Kreuz	187,0	34,91	Flache, sandige Ebene.	Sonnab., 9. Juni, Nm. 5–7 U.	0,60	9. Juni, Abd. 9 U.	10. Juni, Mrg. 7 U.
Schneidemühl . . .	245,0	62,11	Zu allen Seiten Wald mit leichten Hügelreihen, nach Süden offen durch eine Niederung, in Entfernung von einer Meile die Netze.	Sonnab., 16. Juni, M. 12–2 U.	0,75	16. Juni, Nm. 4¼ U.	17. Juni, Mrg. 6 U.
Bromberg . .	332,0	51,25	Ringsum von Wäldern eingeschlossen.	Freitag, 22. Juni, Ab. 7–9 U.	1,00	23. Juni, Mg. 8⅚ U.	24. Juni, Mrg. 6 U.

Preisfliegen: Landsberg—Berlin, Preise: Vereinspreise; Bromberg—Berlin, Preise: Goldene Staatsmedaille, welche [illegible]

Stationsort.	Entfernung von Berlin. Klm.	Höhe über dem Meeresspiegel. Mtr.	Ortsverhältnisse der Stationen.	Einsetzen der Tauben.	Einsatzgeld für die Taube. Mk.	Abfahrt von Berlin.	Auflassen der Tauben.
Rummelsburg	3,0	37,66	Ohne Wald.	Sonnab.,11.Aug.,Ab.7-9 U.	0,05	12.Aug., Mrg.6 U.	12.Aug., Mrg. 9 U.
Friedrichsfelde	7,0	54,92	Ohne Wald.	Dienstag,14.Aug.,Ab.7-9 U.	0,10	15.Aug., Mrg. 6 U.	15.Aug., Mrg. 9 U.
Kaulsdorf . .	10,8	56,17	Ohne Wald.	Sonnab.,18.Aug.,Ab.7-9 U.	0,15	19.Aug., Mrg. 6 U.	19. Aug., Mrg. 9 U.
Neuenhagen .	18,5	50,11	Ohne Wald.	Sonnab.,25.Aug.,Ab. 7-9 U.	0,20	26.Aug., Mrg. 6 U.	26.Aug., Mrg. 9 U.
Rehfelde . . .	36,8	60,67	Ohne Wald.	Sonnab.,1.Sept.,Ab.7-9U.	0,25	2.Sept., Mrg.6 U.	2.Sept., Mrg. 9 U.
Trebnitz . . .	54,0	59,76	Hinter der unbedeutenden Trebnitzer Haide.	Sonnab.,8.Sept.,Ab.7-9U.	0,30	9.Sept.,Mrg.6 U.	9.Sept.,Mrg.9 U.
Küstrin . . .	82,5	19,08	Ohne Wald, ausgedehnte Niederung, am Einflusse der Warthe in die Oder.	Sonnab., 15.Sept.,N.5-7U.	0,50	15.Sept., Abd.9 U.	15.Sept.,Mrg.6 U.

Preisfliegen: Küstrin — Berlin, Preise: Vereinspreise.

Nöthige Abänderungen bleiben vorbehalten.

Der Vorstand des Brieftauben-Liebhabervereins „Berolina" in Berlin.

Der Vorsitzende
A. Kranzler,
Hof-Konditor Sr. Majestät des Kaisers und Königs.

Der Schriftführer
H. Wagenführ,
Sekretär im Zoologischen Garten.

11) Einsetzen, Transport und Auflassen der Tauben geschieht unter Leitung und Aufsicht des Vorstands, dessen Pflicht es ist, sowol die sicherste als auch die thunlichst billige Art des Transports zu ermöglichen.

12) Auf der Reise erkrankte oder verendete Tauben müssen der Gesellschaft zurückgebracht, unterwegs gelegte Eier sofort vernichtet werden.

13) Bei ungünstigem Wetter ist das Auflassen der Tauben zu verschieben, dem Vorstand jedoch davon schnellstens Kenntniß zu geben und dessen etwaige Anordnung einzuholen.

14) Die einen Preis beanspruchenden Tauben sind, von der Reise angekommen, sofort im Gesellschaftslokal vorzuzeigen, wo vom Vorstande genau Zeit, Stempel, Nummer, Bezeichnung und Eigenthümer gebucht werden.

15) Die Preise werden nach der Reihenfolge des Ankommens zuerkannt. — Bei gleichzeitigem Eintreffen entscheidet das Loos oder es wird der Preis unter die Besitzer der btrf. Tauben getheilt. Für Entfernung des betreffenden Schlags vom Lokal wird, wie vorher zu ermitteln, für je 200 Schritt 1 Minute vergütet. — Der Transport vom Schlage zum Vereinslokal muß zu Fuß erfolgen. Benutzung von Pferden, Wagen und dergleichen ist ausgeschlossen. — Ausnahmen nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Vorstande.

16) Nach Schluß des Preisfliegens, welches sich nach der Flugweite richtet und im Reiseplan anzugeben ist, muß spätestens am ersten Versammlungstage des folgenden Monats die Preisvertheilung stattfinden.

In der Voraussicht, daß noch zahlreiche derartige Vereine in Deutschland und anderen Ländern demnächst ins Leben treten werden, füge ich mehrere Programme und Reglements, sodann aber auch Ergebnisse bedeutender Taubenwettflüge hier an, damit die ersteren,

namentlich die der großartigen belgischen und französischen Vereine, mehr oder weniger zum Muster dienen und die letzteren Anhalt zur Beurtheilung der eigenen Tauben gewähren können.

Allgemeiner Konkurs für Brieftauben,

sämmtlichen Taubenbesitzern der Provinz angeboten. Die Tauben fliegen von Calais am Sonntag, den 7. Juli 1872, Morgens $4^1/_2$ Uhr.

§ 1. Am Konkurse kann sich jeder Besitzer von Brieftauben, welcher in der Provinz wohnt, betheiligen.

§ 2. Der Einsatz von 1 Thlr. für die Taube ist bei der Anmeldung zahlbar. Keine Rückzahlung findet statt.

§ 3. Die Anmeldung, bzl. Einschreibung findet statt bis zum 1. Juli d. J. bei dem Sekretär des Vereins hier. Spätere Anmeldungen werden nur angenommen bei einer Zusatzzahlung von $7^1/_2$ Sgr. für die Taube.

§ 4. Es werden 10 Preise und 10 Diplome gegeben, also in jedem Falle werden 20 Tauben festgestellt: bei einer größern Anzahl von Tauben, auf je 7 Stück ein Preis und ein Diplom. Der erste Preis beträgt von jedem Thaler der Einsätze 5 Sgr., der zweite 4 Sgr., der dritte und vierte 3 Sgr., der fünfte und sechste $2^1/_2$ Sgr.; die übrigen Preise werden aus dem Reste der Einsätze zu gleichen Theilen gebildet. Das Ergebniß des Konkurses wird in Geflügelzeitungen bekannt gemacht.

§ 5. Die zum Konkurse bestimmten Tauben müssen am Donnerstag, den 4. Juli, Abends 8 Uhr, im Vereinslokal bei Herrn N. N. eingeliefert werden; sie werden dort genummert und abgestempelt und gehen am Freitag Morgen mit zuverlässiger Begleitung nach Calais ab.

§ 6. Das Auflassen der Tauben findet am 7. Juli, Morgens $4^1/_2$ Uhr, in Calais statt und ein Telegramm benachrichtigt den

Verein über die Zeit des Auflassens der Tauben und die herrschende Witterung.

§ 7. Die Konkurrenten der betreffenden Stadt müssen ihre rückkehrenden Tauben im Vereinslokal vorzeigen, Auswärtige durch Telegramm deren Ankunft anzeigen und die Nummer jeder Taube bemerken, sie auch bei nächstem Postzug ins Vereinslokal einsenden. Die Zeit der Aufgabe der Depesche ist für die Entscheidung des Konkurses maßgebend. Städte, welche mindestens 25 Tauben zum Wettfluge einsetzen, erhalten einen Reisebegleiter auf Kosten des Bundes zugesandt, und können für solchen Fall auch dorthin Telegramme und Tauben aus benachbarten Ortschaften zur Feststellung der Rückkehr gesandt werden. Sämmtliche Tauben werden nach Berliner Zeit festgestellt, ebenso wie auch die Tauben nach Berliner Zeit in Freiheit gesetzt werden.

§ 8. Den ersten Preis erhält diejenige Taube, welche für die Meile die geringste auf die Sekunde berechnete Flugzeit gebraucht hat. Die übrigen Tauben bekommen je nach der größeren oder kleineren Entfernung ihres Heimatorts vom Heimatorte der schnellsten Taube auf jede Minute soviel Minuten und Sekunden zu- oder abgeschrieben, als die schnellste Taube an Zeit für die Meile gebrauchte. Die Entfernung der betreffenden Orte von Calais wird durch einen anerkannten Geographen festgestellt.

§ 9. Die Vertheilung der Preise findet Sonntag den 21. Juli statt.

§ 10. Der Konkurs wird am Tage nach dem Auflassen der Tauben Abends 7 Uhr jedenfalls geschlossen.

§ 11. Jede Arglist zieht den Verlust des Preises nach sich. Eine Kommission von 5 Mitgliedern entscheidet endgültig über alle sich aufwerfenden Fragen.

§ 12. Diejenigen, welche in einem Orte wohnen, der kein Telegraphenbureau hat, bekommen, insofern sie weiter wie eine Viertelstunde vom Telegraphenbureau entfernt wohnen, für vier Minuten Mehrentfernung eine Minute gutgeschrieben.

Stadt Lüttich (1875).

Große Nationalwettflüge für Brieftauben von Toulouse und Frix. — Flugentfernung 900 Kilometer.

Ehrenpreise, gratis ohne jeden Rückbehalt auf die Einsätze von der Gesellschaft ertheilt:

500 Fr. zu 5 Preisen à 100 Fr. beim Wettflug von Toulouse. — 300 Fr. in 3 Preisen à 100 Fr. beim Wettflug von Frix.

Bildung der Logen: Dienstag, 14. Juli von 3 Uhr Nachmittags an.

Fliegenlassen: Toulouse, Sonnabend 18. Juli; Frix, Sonntag 19. Juli.

Einsätze für Toulouse:

20 Fr. für die Taube, obligatorisch; Transport 3 Fr.

Zweiter Satz (Poule):

10 Fr. für die Taube, frei.

2 „ „ „ „ „

NB. Bei diesem Satz zu 2 Fr. für die Taube ein erster und ein zweiter Preis; der erste im Werth von zwei Drittel der Einsätze, und der zweite in dem des andern Drittels.

Einsätze für Frix:

Ehrenwettflug, 100 Fr. für die Taube, obligatorisch; Transport 3 Fr. 50.

Satzflug, 20 Fr. für die Taube, frei.

Werth der Naturalpreise: Toulouse, Einsatz zu 20 Fr. — Ein Preis für 8 Tauben — erster Preis nicht weniger als 800 Fr., letzter 60 Fr. Einsatz zu 10 Fr. — Ein Preis für 8 Tauben — erster Preis nicht weniger als 250 Fr., letzter 25 Fr. — Frix: Einsatz zu 100 Fr. Jeder Preis 1000 Fr. außer dem letzten, der von geringerm Werthe sein kann, wenn die Zahl 10 zu einem Bruch wird. — Einsatz zu 20 Fr. Der erste Preis nicht unter 250 Fr. und der letzte 100 Fr. Außerdem die erwähnten Ehrenpreise, welche die zuerst vorgezeigten Tauben erhalten.

Reglement:

Art. 1. Diese Wettflüge sind für die Liebhaber des Königreichs, des Großherzogthums Limburg und der deutschen Rheinprovinzen.

Art. 2. Der Preis des Transports, wie oben erwähnt, beträgt 3 Fr. für die Taube für Toulouse und 3 Fr. 50 für Frix, und dies ist für alle Kosten im allgemeinen (ausgenommen Art. 4).

Art. 3. Acht Ehrenpreise im Totalwerth von 800 Fr. werden von der Gesellschaft gratis vertheilt wie folgt: Fünf Preise à 100 Fr. beim Wettflug von Toulouse; drei Preise à 100 Fr. beim Wettflug von Frix.

Art. 4. Bei jedem der zuvor erwähnten Wettflüge erhält jeder Preis ein Diplom; endlich beim Wettflug von Toulouse fünfzehn Ehrenkörbe bei den fünfzehn ersten Preisen, und beim Wettflug von Frix einen Ehrenkorb bei jedem Preise. — Die Kosten dieser Diplome und Körbe werden von jedem der beiden Wettflüge getragen.

Art. 5. Prämien. Eine Medaille von im Feuer vergoldetem Silber, großen Durchmessers, dem Liebhaber, dessen Tauben die meisten Preise beim Wettflug von Toulouse errungen; ebenfalls eine solche Medaille von gleichem Werth dem Liebhaber, der die meisten Preise beim Wettflug von Frix erhält.

Art. 6. Der Wettflug von Frix findet nicht statt, wenn nicht wenigstens fünfzig Tauben betheiligt werden. In diesem Falle können die für diesen Wettflug eingeschriebenen Tauben unter den erwähnten Bedingungen für den Wettflug von Toulouse eingetragen werden.

Art. 7. Eine Subskriptionsliste zum Wettflug von Toulouse liegt im Lokale der Gesellschaft aus; der Subskriptionspreis ist für die Taube zur Hälfte des obligatorischen Einsatzes angesetzt, nämlich 10 Fr., zahlbar gegen Quittung, beim Unterschreiben.

Art. 8. In keinem Fall und aus keiner Ursache wird der Betrag der unterschriebenen Summen zurückgezahlt.

Art. 9. Je nach der mehr oder minder großen Entfernung nach Vogelflug zwischen Toulouse und den konkurrirenden Plätzen gewinnen oder verlieren diese Minuten in folgenden Proportionen: Auf eine Entfernung von 65 Kilometer und weniger eine Minute für den Kilometer; auf eine Entfernung von 66 Kilometer und mehr eine und eine halbe Minute für den Kilometer.

Art. 10. Es wird während der Nacht keine Unterbrechung in Bestimmung der Ankunft der Taube eintreten. Der Tag wird Abends um $8^3/_4$ Uhr enden und Morgens $3^1/_2$ Uhr beginnen; also eine Taube, die $8^3/_4$ Uhr Abends vorgezeigt worden, oder auch früher, kann durch Ankunft einer andern Taube den folgenden Morgen um $3^1/_2$ Uhr, oder später, zurückgestellt werden; die letztre würde das Vorrecht der größern Entfernung genießen. Wenn nach $8^3/_4$ Uhr Abends und vor $3^1/_2$ Uhr Morgens Tauben vorgezeigt werden, so wird man den Zeitpunkt der Abends zuletzt und am folgenden Morgen zuerst angekommenen als Norm annehmen.

Art. 11. Am Tage der Logenbildung werden verschiedene Stempel und Ordnungszahlen auf den Flügeln der am Wettflug von Toulouse und von Frix theilnehmenden Tauben aufgedrückt werden. Diese Abdrücke und Nummern dürfen die betheiligten Taubenliebhaber keinenfalls vor Rückkehr der Tauben erfahren.

Sobald die Arbeiten der Logenbildung beendet, werden die Siegel und Nummern in einem besondern mit drei verschiedenen Fächern und Schlössern versehenen Kasten niedergelegt werden; der Präsident der Gesellschaft erhält den ersten der Schlüssel, ein besondrer Kommissar den zweiten und ein fremder Liebhaber, der sich am Wettfluge betheiligt, den dritten.

Außer den hier erwähnten Stempeln erhalten die Tauben solche noch in Toulouse und in Frix, bevor sie in Freiheit gesetzt werden. Die Tauben werden sofort nach ihrer Ankunft in Toulouse und in Frix unter die hohe Aufsicht der Bürgermeister dieser Städte gestellt, welche man bitten wird, ihren Beamten Vollmacht zu solcher Beaufsichtigung ertheilen zu wollen, damit die Fürsorge für die Tauben, das Stempeln und Freilassen u. s. w.,

den Anweisungen gemäß, welche die Gesellschaft ihnen zugehen lassen wird, geschehe. Der Aufseher muß noch 36 Stunden in Frix bleiben, wenn die Tauben von dort in Freiheit gesetzt worden.

Art. 12. Die Rückkehr der Tauben wird bekannt gemacht:

a. im Zentrallokal und in verschiedenen Lokalen der Stadt Lüttich, die zum Schluß bezeichnet werden;

b. durch rekommandirte Telegramme;

c. durch Delegirte oder Konstateure.

Die Theilnehmer aus Lüttich selbst können also die Ankunft ihrer Tauben entweder im Zentrallokal oder in einem der Zwischenlokale feststellen lassen; sobald die Tauben gemeldet sind, müssen sie im Zentrallokal vorgezeigt werden, mit Gutschrift von 10 Minuten für jedes Kilometer des Wegs.

Die Theilnehmer in den Ortschaften, welche Eisenbahn und Telegraphenbureau besitzen, müssen die Ankunft ihrer Tauben bei besagtem Bureau durch rekommandirtes Telegramm melden lassen. Dies Telegramm muß angeben: 1) die Zeit der Vorzeigung der Taube im Bureau; 2) den Namen des Besitzers; 3) die Ordnungszahl der Taube. Endlich muß besagte Taube mit dem ersten dorthin gehenden Personenzug nach Lüttich in das Lokal der Société de Liége geschickt werden. Jede Taube, die durch nichtrekommandirtes Telegramm gemeldet worden, wird nach der Zeit der Ankunft besagten Telegramms im Lokal der Gesellschaft eingetragen.

Vor dem Oeffnen und nach dem Schluß der Telegraphenbureaus wird das Protokoll der Anmeldung durch den Stationschef oder seinen Stellvertreter, und zwei Zeugen aufgenommen, unter Beobachtung dessen, was oben über Sendung der Taube nach dem Gesellschaftslokal gesagt worden.

Innerhalb eines Umkreises von 15 Kilometer von der Grenze der Stadt Lüttich, und für die Ortschaften, welche sich in einer Entfernung von mindestens 3 Kilometer von jedem Anmeldebureau befinden, wird auf Kosten der Betheiligten ein Abgesandter oder Konstateur bewilligt werden, unter der Bedingung, daß ein Verein von Liebhabern dort ist, der wenigstens mit zehn Tauben theil-

genommen hat. Sobald eine Taube in einem dieser Bureaus angemeldet worden, muß sie, auf Kosten der Betheiligten, in das Gesellschaftslokal gesandt werden, in Zeit von 14 Minuten für den Kilometer Wegs. Wird diese Zeit überschritten, so werden die Minuten, welche mehr sind, zu der Ankunftszeit der Taube im Meldungsbureau hinzugefügt. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, Meldungsempfänger (Konstateure) mit der Vollmacht, die Ankunft der Tauben zu verzeichnen, in die von ihr für geeignet befundenen Orte zu senden. Jeder solche Beamte der Gesellschaft wird sich den Betheiligten im Telegraphenbureau des Orts zur Verfügung stellen.

Art. 13. Sobald der Wettflug beendet ist, wird ein Bericht veröffentlicht und allen Liebhabern, die sich betheiligt haben, mitgetheilt. Dieser Bericht verkündet: a. die Zahl der Tauben, welche am Wettflug Theil genommen; b. die Einnahmen, die jeder der drei Abtheilungen zugefallen; c. das Ergebniß dieser Wettflüge. Dieser Bericht wird auch den Brieftaubenliebhaber-Zeitungen mit der Bitte um Aufnahme übersandt werden.

Art. 14. Die Kommission übernimmt die Besorgung der gewöhnlichen Depeschen gegen Zahlung von 75 Centimes für die Depesche, und der rekommandirten gegen 1 Fr. 50 C. — Für das Ausland beträgt der Preis der Depesche 3 Fr. 50 C. — Sie nimmt die Tauben derjenigen Liebhaber an, welche diese an sie adressiren, um sie zum Wettflug einschreiben zu lassen, vorausgesetzt, daß die Sendung frankirt an Ort und Stelle kommt, und der Subskriptionspreis erlegt ist. — Die Rücksendung der Tauben, welche gesiegt haben, geschieht gleichfalls durch sie, und jede Verantwortlichkeit endet für sie mit dem Empfang der Quittung des Spediteurs.

Art. 15. Die Vertheilung der Preise an die Sieger findet den Sonntag nach dem zuletzt gewonnenen Preise statt, von 3 Uhr an.

Art. 16. Die Gesellschaft übernimmt keine Verantwortung für die Verzögerungen und Unfälle, die während der Expedition eintreten könnten. Die Kommission entscheidet allein: 1) in allen von

dem gegenwärtigen Reglement nicht vorhergesehenen Fällen; 2) über jeden einer Auslegung fähigen Artikel; 3) über Nichtannahme der Tauben von Liebhabern, die ihr nicht zusagen.

Art. 17. Jede Taube, die einen Preis erhalten soll, muß die ihr aufgedruckten Zeichen tragen, lebendig bei der Konstatirung vorgezeigt werden, von der Stadt, wo sie aufgelassen, bis zu ihrem Schlage geflogen sein, mit einem Wort die von vorliegendem Reglement vorgeschriebenen Bedingungen genau erfüllt haben.

Art. 18. Jedes Vergehen gegen vorliegendes Reglement, jeder hinreichend nachgewiesene Betrug u. s. w., bewirkt Verlust der Rechte, welche man auf Preise haben könnte, und ohne daß der schuldige Liebhaber Wiedererstattung seiner Einsätze u. s. w. beanspruchen kann.

Art. 19. Ein Prozent des Totalbetrages jedes Preises wird als Trinkgeld für den Aufseher zurückbehalten werden.

(Unterschriften).

Ville de Lourain.

Société L'Union, Dieststraße. Großer Nationalwettflug für alle Liebhaber des Königreichs. Limoges, 12. Juli 1874.

500 Fr. Ehrenpreise, einerlei wie groß die Zahl der konkurrirenden Tauben und in 10 Preise à 50 Fr. getheilt.

Einsatz 7 Fr. 50 C.; zweiter Satz 1 Fr.; Serie von zwei 2 Fr.; Serie von drei 3 Fr.; Preis gleich.

Wir machen unsere Leser aufmerksam auf die nachfolgenden Bedingungen, welche geeignet sind, eine große Anzahl Liebhaber aus der Provinz zur Theilnahme an diesem Wettfluge zu bestimmen.

1) Die Konstatirung der Rückkehr der Tauben kann mittels einfachen Telegramms geschehen, durch Angabe der Ordnungszahl und des neben dieser Nummer angebrachten Buchstabens. Die Berechnung wird nach der Zeit der Uebergabe durch das Expeditions-Bureau gemacht.

2) Die durch Depeschen konstatirten Tauben können einzeln oder zusammen und gleichviel mit welchem Zuge der Gesell-

schaft geschickt werden, vorausgesetzt, daß sie noch an dem Tage der Konstatirung an ihrem Bestimmungsorte eintreffen können; die Tauben, welche nach Abgang des letzten nach Löwen gehenden Zuges eintreffen, müssen mit dem ersten Zuge des folgenden Tages der Gesellschaft übersandt werden.

Außerdem wird die Liste der Sieger nach dem kürzlich von uns entwickelten System aufgestellt werden, d. h. daß jede Taube nach ihrer speciellen Geschwindigkeit klassifizirt wird, so daß die Taube, welche die größeste Anzahl Meter in einer Minute zurückgelegt hat, den ersten Preis erhält.

Die tägliche Flugdauer wird von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr 30 Minuten Abends gerechnet.

Die Tauben werden unter Aufsicht expedirt.

Die Gesellschaften, welche das Programm dieses Wettflugs nicht erhalten, könnten sich brieflich frankirt an Herrn Van Lauwenberge, Sekretär, Nationsstraße 16, Löwen, wenden.

Ville de Gand.

Société de la Colombe Messagère. Großer Nationalwettflug. Für alle Liebhaber, welche Mitglieder einer der kolombophilen Gesellschaften des Königreichs sind. Morcenx, Sonnabend, 25. Juli 1874.

1000 Fr. Ehrenpreise, einerlei wie groß die Zahl der konkurrirenden Tauben, und folgendermaßen vertheilt:

1. Preis	100	Fr.	7. Preis	60	Fr.	13. Preis	45	Fr.
2. „	90	„	8. „	55	„	14. „	40	„
3. „	80	„	9. „	55	„	15. „	40	„
4. „	75	„	10. „	50	„	16. „	40	„
5. „	70	„	11. „	50	„	17. „	40	„
6. „	65	„	12. „	45	„			

NB. Die 15 ersten Ehrenpreise werden zu den 15 ersten Einsatzpreisen hinzugefügt. Den 16. Ehrenpreis wird der Liebhaber erhalten, welcher zuerst seine beiden zuerst eingeschriebenen Tauben vorzeigen wird. Den 17. der Liebhaber, welcher die

schönsten Resultate erzielt. Im Fall der Gleichheit wird die Priorität den Sieg davontragen.

Preis der Sätze (Poules). Die Subskriptionen für die Prix de Poules werden am Tage der Unterschrift in Empfang genommen. Der Preis ist zu einem Frank für die Taube bestimmt. Für 20 eingeschriebene Tauben wird ein Preis gegeben. Nach dieser Zeit werden keine Subskriptionen für den Wettflug mehr angenommen.

Reglement:

Art. 1. Der Einsatz ist 10 Fr. 50 C. für die Taube, zahlbar beim Einschreiben, 8 Fr. davon werden verwandt und nur 2 Fr. 50 C. zur Deckung der Kosten.

Art. 2. Die Inskription ist obligatorisch. Sie geschieht im Lokal der Gesellschaft, Sonntag 12. und Montag 13. Juli, von 8—10 Uhr Abends. Nach dieser Zeit wird 1 Fr. per Taube erhoben; der Betrag wird für die Supplementspreise verwandt.

Art. 3. Preis für sechs eingeschriebene Tauben. Alle Preise in Gegenständen von Geldeswerth.

Art. 4. Die Tauben müssen im Namen ihres Besitzers mit Erwähnung des Wohnorts eingeschrieben werden. Jede Unregelmäßigkeit in dieser Hinsicht bewirkt den Verfall der Rechte am Wettflug.

Art. 5. Die Gesellschaften, welche sich am Wettflug betheiligen wollen, werden aufgefordert, dies bis zum 1. Juli anzuzeigen, damit ein Plan der Entfernungen veröffentlicht werden kann, der im Lokal der Gesellschaft vom 8. Juli an aushängen, und in den Journalen l'Epervier, De Duiventeelt und la Flèche publizirt wird. Keine Reklamation inbetreff besagten Plans wird nach der Sendung der Tauben nach Morcenx zugelassen.

Art. 6. Kein Brief, der irgend eine Modifikation des vorliegenden Reglements verlangt, wird beantwortet.

Art. 7. Die konkurrirenden Tauben erhalten die Stempel des Wettflugs Mittwoch 22. Juli, im Lokal der Gesellschaft, zu der auf der Inskriptionsquittung bestimmten Zeit; diese muß

vorgezeigt werden, um ihre Zulassung zum Wettfluge zu erhalten.

Art. 8. Der Auffflug wird in Morcenx, Sonnabend 25. Juli, zwischen 4 und 5 Uhr Morgens stattfinden. Ein Telegramm wird diesen Auffflug und die atmosphärischen Verhältnisse, unter denen er stattfindet, anzeigen. Bei schlechtem Wetter können die Tauben bis zum folgenden Morgen zurückgehalten werden, was der Aufseher dann der Gesellschaft mittheilen wird.

Art. 9. Die Rückkehr der Tauben, die gesiegt haben, wird durch ihr Vorzeigen im Lokal der Gesellschaft konstatirt; sie müssen leben, die Zeichen des Wettflugs aufweisen und die Entfernung von Morcenx bis zu ihren betreffenden Schlägen fliegend zurückgelegt haben. In dem Falle, daß die Rückkehr zweier Tauben zu gleicher Zeit konstatirt wird, erhält der Liebhaber, dessen Taube die weiteste Entfernung zurückzulegen hatte, den Vorzug.

Art. 10. Die Konstatirung der Tauben von Liebhabern außerhalb der Stadt muß durch Telegramm (dringend) an die Gesellschaft geschehen. Es muß das Signalement der Taube und ihre Ordnungszahl angegeben werden; die Berechnung wird nach der Zeit ihrer Uebergabe durch das Expeditionsbureau gemacht. Um diese Vortheile zu genießen, müssen die Betheiligten ihre Tauben dem ersten nach Gent abgehenden Zuge (per expreß) übergeben. Für den Fall, daß bei Aufgabe der Depesche kein Telegraphenbureau geöffnet, wird die Zeit des Abgangs des Zuges als Konstatirung berechnet.

Art. 11. Je nach der Entfernung zwischen Morcenx und den betheiligten Ortschaften werden diese Minuten gewinnen oder verlieren, und zwar eine Minute für den Kilometer. Diese Entfernungen werden nach der Karte des Journals l'Epervier bemessen werden.

Art. 12. Der Wettflug wird Sonnabend 9. August, 9 Uhr Abends, geschlossen werden. Die nicht gewonnenen Preise werden unter die abwesenden Nummern verlost.

Art. 13. Die Tauben werden den Tag nach der Ankunft der letzten Taube, welche gesiegt, von 9—12 Uhr Morgens Jemandem

übergeben werden, der mit einer von dem Besitzer unterschriebnen Quittung versehen ist, oder sonst einer bekannten Person. Die nicht zurückgeholten Tauben werden den darauf folgenden Tag auf Kosten und Gefahr ihrer Besitzer zurückgeschickt.

Art. 14. Den Siegern wird der Tag der Preisvertheilung mitgetheilt werden; die Preise werden erst auf Vorzeigen dieser Mittheilung ausgezahlt.

Art. 15. Eine Summe von 5 Prozent wird von den Preisen einbehalten (die Prix de Poules ausgenommen) für die Kosten für Pedell, Diplome, Fütterung der Tauben u. s. w.

Art. 16. Die Gesellschaft übernimmt keine Verantwortung für die Unfälle, welche die Expedition treffen könnten.

Art. 17. Jeder von dem vorliegenden Reglement nicht vorbestimmte Fall wird von einer zu diesem Behuf ernannten Kommission entschieden werden. Diese Entscheidung ist unanfechtbar.

Art. 18. Die Liebhaber, welche telegraphische Nachrichten über den Gang des Wettflugs zu erhalten wünschen, können solche durch Zahlung der Kosten am Inskriptionstage erlangen.

Art. 19. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Theilnahme am Wettfluge wem sie will zu versagen.

Die Tauben werden unter Aufsicht expedirt. — Jede Korrespondenz ist an den Sekretär zu richten.

Großer Nationalwettflug nach Dax.

(Département des Landes).

Von der Société de l'Hirondelle in Lüttich unternommen.

Ehrenpreis: Eine prachtvolle Kaminbekleidung. Gratis von der Gesellschaft geboten und im Lokal ausgestellt.

Einsatz: 20 Fr. für die Taube; zweiter freier Satz 10 Fr. Der letzte Preis nicht unter 100 Fr.

Bildung der Logen: Montag 13. Juli, von zwei Uhr Nachmittags bis ein Uhr Morgens. Auffslug Sonnabend 18. Juli.

Reglement:

Art. 1. Dieser Wettflug ist für alle Liebhaber des Königreichs, des abgetretenen Theils von Limburg und der Rheinprovinzen.

Art. 2. Eine Subskriptionsliste liegt im Lokal der Gesellschaft aus.

Der Liebhaber zahlt bei der Unterschrift die Hälfte des Einsatzes, 10 Fr., gegen Quittung; die andre Hälfte wird am Tage der Logenbildung gezahlt und jeder Unterschreibende muß seine Quittung vorzeigen.

Art. 3. Ein Einsatzpreis wird durch Neun Inskriptionen erzielt. Für den zweiten Satz ein Preis für Zwölf Tauben.

Art. 4. Die Fremden senden ihren Betrag franko durch Brief oder durch Vermittelung an das Sekretariat der Gesellschaft.

Art. 5. Die Subskriptionslisten werden Sonntag 12. Juli 12 Uhr Nachts geschlossen; nach dieser Frist beträgt der Einsatz 21 Fr. statt 20.

Art. 6. In keinem Fall, und gleichviel unter welchem Motiv, wird der Betrag der Subskription den Liebhabern, welche die Betheiligung am Wettfluge aufgeben, zurückerstattet.

Art. 7. Folgende Prämien werden ertheilt: Erste Prämie 100 Fr., zweite 60 Fr., an die beiden Gesellschaften, welche die größte Anzahl von Tauben einschreiben.

Art. 8. Jeder der erhaltenen Preise ist mit einem Diplom und einem Ehrenkorb verbunden.

Art. 9. Nach der mehr oder minder großen Entfernung, nach Vogelflug, unter den von den Betheiligten bewohnten Orten, wird eine Minute per Kilometer ab- oder zugerechnet. Die Entfernung wird nach der von dem Journal l'Epervier herausgegebnen Karte berechnet.

Art. 10. Nachts wird keine Unterbrechung in Bestimmung der Ankunftszeit der Taube eintreten. Der Tag endet um $8^3/_4$ Abends und beginnt um $3^1/_2$ Morgens. Also: eine Taube, die um $8^3/_4$ Abends oder vorher konstatirt, kann durch Ankunft einer

andern um $3^1/_2$ oder später am folgenden Morgen überholt werden, wenn die von dieser durchmessene Entfernung größer ist.

Wenn nach $8^3/_4$ Abends oder vor $3^1/_2$ Morgens Tauben konstatirt werden, so wird man die zuletzt Abends und die zuerst Morgens angelangte zur Basis nehmen.

Art. 11. Die Stempel werden so auf die Flügel der Tauben gedrückt werden, daß der Betheiligte die Nummer nicht erfahren kann; außerdem werden besagte Tauben als Kontremarke das Siegel der Mairie von Dax erhalten.

Art. 12. Die Rückkehr der Tauben wird im Gesellschaftslokal konstatirt werden. Jede Taube muß, um einen Preis zu erhalten, bei der Rückkehr lebendig vorgezeigt werden, muß von dem Ort des Auffslugs bis zu ihrem Schlage zurückgeflogen sein, die erforderlichen Stempel haben, in einem Wort, genau die Bedingungen des Wettflugs erfüllt haben.

Art. 13. Jeder Liebhaber muß bei Bildung der Logen mittheilen, wohin die Tauben, welche er einschreiben läßt, fliegen. Die Kommission reservirt sich das Recht, sich von der Genauigkeit dieser Angabe zu überzeugen.

Art. 14. Die Liebhaber an Orten, welche Eisenbahn und Telegraphenbureau besitzen, müssen die Ankunft ihrer Tauben mittels dringenden Telegramms konstatiren lassen. Dies Telegramm muß enthalten: 1) die Zeit der Vorzeigung der Taube im Telegraphenbureau; 2) ihre Ordnungszahl; 3) ihre Farbe und ihr Signalement. Die Taube muß alsdann mit dem nächsten Personenzug nach dem Lokal der Gesellschaft expedirt werden. Jedes nicht dringende Telegramm zählt erst von der Zeit seiner Uebergabe im Gesellschaftslokal.

Art. 15. Die Liebhaber, welche die Ankunft ihrer Tauben vor Oeffnen oder nach dem Schluß ihres Telegraphenbureaus zu konstatiren haben, können diese Konstatirung durch den Stationschef nebst zwei Zeugen vollziehen lassen, und dann mit der Sendung ihrer Tauben den Anordnungen des vorhergehenden Artikels nachkommen.

Art. 16. Den Liebhabern der Orte der Provinz Lüttich, welche für 10 Tauben subskribiren, werden Konstateure bewilligt unter der Bedingung, daß der Ort wenigstens 5 und höchstens 15 Kilometer von dem Gesellschaftslokal oder von einem Telegraphenbureau entfernt ist.

Die Kommission reservirt sich das Recht, andere Konstateure zu geben, wenn sie es für die gute Organisation des Wettflugs nothwendig hält. Sobald die Tauben konstatirt, müssen sie sofort in das Gesellschaftslokal spedirt werden.

Die Konstateure werden von der Gesellschaft abgesandt, und ein sorgfältig ausgearbeitetes Reglement wird den Betheiligten, die es ohne Rückhalt annehmen müssen, vorgelegt.

Art. 17. Aus der Totalsumme der Einnahmen werden alle Kosten dieses Wettflugs bestritten und der Rest wird ohne Rückhalt zu den Preisen verwandt.

Die Rechnungsablage der Einnahmen und Ausgaben wird in den kolombophilen Journalen erscheinen, sobald der Wettflug beendet ist.

Art. 18. Die Kommission übernimmt es, allen Liebhabern, welche es verlangen, Depeschen zukommen zu lassen, gegen Vorauszahlung von 75 Cent. à Telegramm. Sie übernimmt ferner die Entgegennahme der Tauben der nicht einheimischen Liebhaber, welche diese ihr zur Theilnahme am Wettfluge zusenden wollen, vorausgesetzt, daß die Sendung bis an Ort und Stelle frankirt und der Betrag der Subskription entrichtet ist.

Die Rücksendung der Tauben, welche gesiegt haben, an die Liebhaber, welche es wünschen, wird gleichfalls mit größter Sorgfalt besorgt; aber jede Verantwortlichkeit für die Gesellschaft hört mit Empfang der Quittung des Spediteurs auf.

Art 19. Der Gesellschaft fremde Delegirte sollen ersucht werden, die Mission anzunehmen, in Gemeinschaft mit der Kommission darüber zu wachen, daß die Operationen der Logenbildung, des Stempelns und Numerirens der Tauben, des Versiegelns der Logen, der Expedition u. s. w., regelrecht und dem bestehenden und angenommenen Brauch gemäß geschehen.

Art. 20. Die Preise, Prämien und Diplome werden den Siegern den Sonntag nach dem zuletzt errungnen Preise von 3 bis 8 Uhr Abends übergeben.

Art. 21. Eine Gratifikation von 1 Prozent wird den Aufsehern und Gehülfen der Gesellschaft bewilligt. Sie wird auf den Werth der Preise erhoben werden, und zwar für Wartung der Tauben bei Abreise, Ankunft, Wiederexpedition u. s. w.

Art. 22. Die Gesellschaft übernimmt keine Verantwortung für Unfälle oder Verzögerungen, die während der Expedition eintreten könnten.

Die Kommission entscheidet allein über: 1) jeden eine Auslegung zulassenden Artikel des Reglements; 2) über jeden von besagtem Reglement nicht vorhergesehenen Fall; 3) über Zurückweisung der Tauben Solcher, welche ihr einer Theilnahme an dem Wettfluge nicht würdig scheinen.

Art. 23. Jede Uebertretung des vorliegenden Reglements, jeder genügend erwiesene Betrug bewirkt den Verlust aller Rechte auf Preise, und dies ohne daß der schuldige Liebhaber den Ersatz seiner Einsätze beanspruchen kann.

Stadt Lokeren.

Société l'Union. Allgemeiner Wettflug. Für alle Liebhaber in Preußen, Belgien und Holland. Tours, 5. Juli 1874.

2,300 Fr. Ehrenpreise, folgendermaßen vertheilt:

1. Preis	250	Fr.	6. Preis	155	Fr.	11. Preis	110	Fr.
2. „	225	„	7. „	140	„	12. „	105	„
3. „	205	„	8. „	130	„	13. „	100	„
4. „	185	„	9. „	120	„	14. „	95	„
5. „	170	„	10. „	115	„	15. „	90	„

20 Fr. im Bureau für Lieferung der größten Anzahl, wenigstens zwanzig Tauben; 15 Fr. im Bureau für Lieferung der größten Zahl, wenigstens fünfzehn Tauben; 70 Fr. den zehn entferntesten Bewerbern (7 Fr. Jedem), die wenigstens zehn Tauben

gestellt. Außerdem eine Gratifikation von 5 Fr. für jedes Bureau, das wenigstens zwanzig Tauben gestellt.

Es wird freistehen, eine Poule zu arrangiren zu 1 Fr. Einsatz für die Taube, in Preise für fünfzehn Tauben theilbar.

Bedingungen:

Art. 1. Der Einsatz beträgt 7 Fr. 50 C. à Taube, nämlich 4 Fr. für Preise und 3 Fr. 50 C. für verschiedene Kosten. Der erlegte Einsatz wird unter keiner Bedingung zurückgezahlt.

Art. 2. Außer den Ehrenpreisen noch ein Preis für sieben konkurrirende Tauben, in Geld zahlbar.

Art. 3. Die Tauben erhalten die Stempel Donnerstag 2. Juli von 10 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, und werden an demselben Tage mit dem 7^{30}-Zug expedirt. Die Bewahrung aller Stempel ist nothwendig, auch müssen die Tauben lebend in das Gesellschaftslokal gebracht werden, wenn sie ein Anrecht auf den Preis haben sollen; Diejenigen, welche sich an diesem Wettfluge betheiligen wollen, werden gebeten, dies wenigstens acht Tage vor Einschreibung der Tauben anzuzeigen.

Art. 4. Den Gesellschaften, welche schriftlich darum bitten, werden Delegirte gestellt, um die Ankunft der Tauben in den Lokalen zu konstatiren, bei wenigstens sechs Tauben, nebst Tragen aller Kosten. Die theilnehmenden Gesellschaften müssen am Tage der Einschreibung der Tauben im Bureau eine gute Uhr (Anker- oder Cylinder-) übergeben. Die Gesellschaften in einem Umkreise von $2^1/_2$ Meilen von den Lokalen müssen uns am Tage des Aufflugs vor 7 Uhr Morgens Delegirte stellen, um in einem andern Lokal zu konstatiren; über diese Entfernung hinaus stellt die Gesellschaft die Delegirten.

Art. 5. Der Aufflug findet 5 Uhr Morgens statt. Durch Güte des Herrn Stationschefs werden die Ankunft am Platz, die genaue Zeit des Aufflugs, sowie die atmosphärischen Verhältnisse durch Telegramm mitgetheilt werden.

Art. 6. Eine Minute für den Kilometer wird auf mehr oder minder weite Entfernungen zugegeben oder abgezogen, nach der

vom Epervier herausgegebnen Karte gemessen. Es werden gleichfalls 3 Minuten für den Kilometer Denen bewilligt, welche, mehr als ein Kilometer vom Lokal der Gesellschaft entfernt wohnend, ihre Tauben durch Läufer schicken.

Art. 7. Die entfernten Liebhaber können die Ankunft ihrer Tauben durch dringendes Telegramm anzeigen; diese an die Gesellschaft L'Union in Lockeren gerichtete Depesche muß das Signalement der Taube und ihre Ordnungszahl enthalten; sie zählt vom Augenblick der Uebergabe des Expeditionsbureaus. Die Taube muß mit dem ersten nach Lockeren gehenden Zuge expedirt werden; jedes Telegramm, das nicht dringend ist, zählt erst von dem Augenblick seiner Uebergabe im Gesellschaftslokal.

Art. 8. In dem Falle, daß ein Abgesandter, durch den oder jenen unvorhergesehenen Umstand verhindert, nicht zur rechten Zeit im Lokal eintrifft, muß man sich nach Art. 7 richten; dann werden dem Telegraphenbureau, gegen ein regelrechtes Zeugniß, 3 Minuten auf den Kilometer für die zurückzulegende Entfernung bewilligt.

Art. 9. Der Wettflug wird am folgenden Montag um 5 Uhr Abends entschieden geschlossen; die nicht gewonnenen Preise werden unter die Tauben, welche keine erhalten, verlost; die Preisvertheilung findet am folgenden Sonntag um 3 Uhr Nachmittags statt. Wie gewöhnlich erhält jede theilnehmende Gesellschaft eine gedruckte Anzeige mit dem Ergebniß des Wettflugs.

Art. 10. Der Betrag der Preise wird nur den Liebhabern selbst oder ihren Beauftragten, wenn sie mit einer schriftlichen Autorisation versehen, sowie Denen, an welche ihre Expedition gerichtet ist, ausgezahlt; 4 Prozent werden für Kosten und Gratifikationen zurückbehalten.

Art. 11. Die Tauben, welche gesiegt haben, wie die übrigen, werden nur den Eigenthümern oder den mit einer ausreichenden Autorisation Versehenen übergeben; die nicht zurückgeforderten werden den Tag nach Abschluß des Wettflugs auf Kosten und Gefahr der Besitzer befördert.

Art. 12. Jeder entdeckte Betrug veranlaßt Verlust der Preise und Veröffentlichung in den betreffenden Journalen des Königreichs.

Art. 13. Die Gesellschaft l'Union übernimmt keine weitere Verantwortlichkeit, und alle Streitigkeiten, die etwa entstehen könnten, werden ohne Appellation durch eine zu diesem Zweck ernannte Kommission, unter Assistenz zweier fremden Liebhaber, deren Ernennung bei Expedition der Tauben erfolgt, geschlichtet werden.

Die am Wettfluge Theilnehmenden pflichten den Bedingungen des Programms, das genau eingehalten wird, bei.

Großer Nationalwettflug der Brieftauben,
welche 1874 geboren sind.

Für alle Taubenliebhaber des Königreichs, unter dem Protektorat der Administration communale. Sonntag, 13. Sept. 1874. Die Tauben werden unter Aufsicht geschickt und losgelassen in Briare (Departement Loiret).

600 Fr. Ehrenpreise, folgendermaßen vertheilt: 250 Fr. von der Stadt Löwen ausgesetzt, ohne Einbehalt der Einsätze und ohne Rücksicht auf die Zahl der betheiligten Tauben.

Vertheilung der Stadtpreise: 1. Preis 70 Fr., 2. Preis 60 Fr., 3. Preis 50 Fr., 4. Preis 40 Fr., 5. Preis 30 Fr.

350 Fr. à titre de Poule (für den zweiten Satz). 1 Fr. à Taube, unter der Bedingung, daß der Betrag gedeckt sei; wenn ein Ueberschuß stattfindet, wird er zur Bildung von Supplementpreisen verwandt.

Vertheilung der Preise des zweiten Satzes:

1. Preis	50	Fr.	6. Preis	25	Fr.	11. Preis	20	Fr.
2. „	40	„	7. „	25	„	12. „	20	„
3. „	30	„	8. „	25	„	13. „	20	„
4. „	30	„	9. „	20	„			
5. „	25	„	10. „	20	„			

Außerdem eine Medaille für den Liebhaber, welcher die größte Anzahl Preise erhalten.

Reglement:

Art. 1. L'Alliance colombophile von Löwen hat das Lokal der Gesellschaft la Chasse volante zur Einschreibung der Tauben, wie zum Aufdrücken der Stempel und zur Vorzeigung gewählt.

Art. 2. Die Einschreibung der Tauben findet in dem oben bezeichneten Lokale Sonntag 6. und Dienstag 8. Sept., von 7 bis 9 Uhr Abends statt.

Der Einsatz ist à Taube auf 5 Fr. festgesetzt, wovon 1.50 zur Deckung der Kosten; außerdem ein poule facultative zu 1 Fr. Wird beim Einschreiben bezahlt und unter keiner Bedingung zurückgegeben.

50 Cent. mehr für den Einsatz werden für jede später erfolgte Einschreibung erhoben; besagte Tauben werden außerdem erst nach den eingeschriebenen, und so lange noch vor der zur Schließung der Körbe bestimmten Stunde Zeit bleibt, zur Abstempelung zugelassen.

Die Inskriptionen, welche durch Briefe ohne die erforderlichen Summen geschehen, werden als nichtig angesehen.

Art. 3. Die Tauben müssen das Eigenthum des Liebhabers sein, auf dessen Namen sie eingeschrieben, und in seinen Schlag fliegen.

L'Alliance reservirt sich das Recht der Kontrole.

Art. 4. Ein Preis für sieben eingeschriebene Tauben (die Preise werden 25 Fr. betragen). Die Sieger der ersten Einsatzpreise erhalten die von der Stadt ausgesetzten Ehrenpreise.

Art. 5. Die Abstempelung wird Freitag 11. September, von 8 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachmittags, stattfinden im oben bezeichneten Lokal. Nachdem dies geschehen, werden die Stempel und Siegel versiegelt und in die Hände des Hrn. Oberpolizeikommissars niedergelegt, der sie bis nach dem Schluß des Wettflugs bewahren wird.

NB. Die Liebhaber müssen mit der Quittung ihrer bei Einschreiben ihrer Tauben erlegten Zahlung versehen sein; die Vorzeigung dieser Quittung ist nothwendig zur Zulassung der Tauben zur Stempelung.

Art. 6. Der Aufflug findet Sonntag 13. Sept., gegen 7 Uhr Morgens, unter Aufsicht des Herrn Bürgermeisters von Briare und des Aufsehers statt; ein Telegramm wird die Zeit des Aufflugs und den Zustand der Atmosphäre mittheilen; außerdem wird an Ort und Stelle ein Protokoll aufgenommen mit Angabe des Zustandes des Verschlusses der Körbe bei der Ankunft wie im Augenblick des Aufflugs.

Art. 7. Die Rückkehr der Tauben, welche gesiegt haben, wird durch Vorzeigung derselben in dem dazu bestimmten Korbe im bezeichneten Lokal geschehen; sie müssen die erforderlichen Stempel haben, lebendig vorgezeigt werden und fliegend die Entfernung von Briare bis zu ihren betreffenden Schlägen zurückgelegt haben.

Art. 8. Die entfernten Liebhaber können die Ankunft ihrer Tauben durch dringendes, an das Lokal der Gesellschaft la Chasse volante gerichtetes Telegramm, unter den gebräuchlichen Bedingungen, konstatiren lassen. Außer Signalement und Ordnungszahl muß die Depesche den neben besagter Nummer befindlichen Buchstaben angeben. Seine Auslassung beraubt den Liebhaber der Rechte, auf welche besagte Taube Anspruch haben könnte.

Der Liebhaber, der ein dringendes Telegramm sendet, kann seine Taube mit dem letzten Zuge schicken; die Tauben, welche nach 9 Uhr ankommen, werden für den folgenden Tag gerechnet.

Jedes Telegramm, das nicht dringend ist, zählt erst von dem Augenblick seiner Vorzeigung im Lokal.

Art. 9. Je nach der mehr oder minder großen Entfernung zwischen Briare, Löwen und den betheiligten Ortschaften werden diesen Minuten zu- oder abgerechnet, und zwar 3/4 Minute à Kilometer zu und 1 Minute à Kilometer ab. Diese Entfernungen werden nach Vogelflug gemessen nach der vom Journal l'Epervier veröffentlichten Karte.

Die Gemeinden, auf deren Gebiet kein Telegraphenbureau ist, und wo die Schläge der Theilnehmenden mehr als ein Kilometer von der nächsten Stadt oder dem nächsten Telegraphenbureau gelegen sind, erhalten einen Zuschlag von 3 Minuten per

Kilometer, mit Ausnahme der Vorstädte der Städte, die zu letzteren gehören.

Die Tabelle der Entfernungen wird vor Rückkehr der Tauben aufgestellt und im Lokal der Alliance angeschlagen, und keine Reklamation dagegen wird nach Abschluß des Wettflugs angenommen.

Art. 10. Die Liebhaber, welche Berichte über den Verlauf des Wettflugs zu erhalten wünschen, müssen dies am Tage der Einschreibung sagen und den Betrag der Anzahl von Telegrammen, welche sie verlangen, vorausbezahlen, à 1 Fr. für die einfache Depesche.

Art. 11. Der Wettflug wird Sonnabend 19. Sept., 12 Uhr Mittags, endgültig geschlossen und die nicht gewonnenen Preise werden unter die Tauben, welche keine erhalten haben, verlost.

Art. 12. Die Preisvertheilung geschieht Sonntag 20. Sept., 4 Uhr Nachmittags; die Sieger haben sich (in Person) zu stellen oder einen Stellvertreter hinzusenden, der mit einer Quittung des Siegers versehen, deren Unterschrift durch die Gemeindeverwaltung beglaubigt ist.

Keine Preiszahlung findet durch Postanweisung statt.

Art. 13. Die Verantwortlichkeit der Alliance hört mit dem Augenblick der Uebergabe der Körbe an die Eisenbahnverwaltung vollständig auf.

Art. 14. Die Kommission entscheidet allein: 1) über jeden eine Auslegung zulassenden Artikel des Reglements; 2) über jeden von besagtem Reglement nicht vorhergesehenen Fall.

Jede Uebertretung des vorliegenden Reglements, jeder genügend erwiesene Betrug u. s. w. bedingt den Verfall der etwaigen Anrechte an Preise, ohne daß der schuldige Liebhaber den Ersatz seiner Einsätze beanspruchen kann.

Art. 15. Jeder Liebhaber, welcher sich an dem Wettfluge betheiligt, erklärt dadurch seine Beistimmung zu den Artikeln des vorliegenden Reglements, wie auch zu den nicht vorherbestimmten Artikeln.

Die Entscheidungen der Kommission sind unwiderruflich.

Nationale, internationale, General- und Vereins-Konkurse oder Wettflüge.

Die nachstehend verzeichneten Gesellschaften haben sich entschlossen, folgende Konkurse zu veranstalten:

Alost. — Société Recht voor de Vuist, courte rue du Sel: Gambrai, 16. April (Osterfest); Douai, 25. Juni; Preis 600 Frank; Einsatz 2 Fr. 50 C.; für unvorhergesehene Ausgaben 1 Fr. 50 C.

Antoing. — Société le Cerf: Paris, 5. Juni (Pfingstmontag); Ehrenpreis 150 Frank; Einsatz 2 Fr. 50 C. für die Taube, für unvorhergesehene Ausgaben 1 Fr.; Preise von 150 Frank, mit Erhöhung des Einsatzes von 50 Centimes. Die Tauben werden begleitet sein. Affiches sind an das Lokal der Gesellschaft zu richten.

Avirs. — Société Volocitas: Etampes, 21. Mai; Vendôme, 28. Mai; St.-Maure, 11. Juni; Ruffec, 25. Juni; La Souterraine, 6. August.

Basses-Avirs (lez-Engis). — Société la Meuse: Etampes, 21. Mai, in Serien von je zwei Tauben; Vendôme, 28. Mai; St.-Maure, 11. Juni; Ruffec, 25. Juni; Langon, 16. Juli; Montluçon, 25. Juli; La Souterraine, 6. August.

Braine le Comte. — Société l'Hirondelle: Verberie, 23. Mai. Die Affiches werden Ende des Monats erscheinen.

Battignées. — Cercle Colombophile: St.-Quentin, 14. Mai, in Serien von zwei; 125 Fr. Ehrenpreis ohne Erhöhung der Einsätze. Die Affiches werden demnächst erscheinen.

Bracquegnies. — Société l'Hirondelle: 14. Mai (General-Konkurs); Ehrenpreis 150 Fr.

Bruxelles. — Société St.-Michel: Langon (National-Konkurs), Ende Juli; Ehrenpreis.

Carnières. — Société St.-Sang: I. Konkurs, 9. April; II. Konkurs, 5. Juni (Pfingstmontag); bei jedem Konkurse Ehrenpreis.

Carnières. — Société la Rapide (etablirt bei M. Th. Dulière): 17. April (Ostermontag); Ehrenpreis.

Carnières. — Société le Cygne: Le Cateau, 23. April; Ehrenpreis: drei schöne Stutzuhren den Besitzern der drei zuerst zurückgekehrten Tauben; eine Stutzuhr, im Werthe von 100 Fr., bei Erhöhung des Einsatzes auf 1 Fr. für die Taube.

Carnières. — Société la Plume d'or: National-Konkurs, 30. April, Ehrenpreis von großem Werth.

Chapelle-lez-Herlaimont. — Société la Joie: I. Konkurs, 15. Mai; II. Konkurs, 30. Juli; Ehrenpreis bei jedem dieser Konkurse 500 Fr. (Die Aufflugsorte werden späterhin angekündigt).

Chapelle-lez-Herlaimont. — Société le St.-Esprit: 7. Mai; Ehrenpreis von großem Werthe (der Aufflugsort wird demnächst angezeigt).

Chapelle-lez-Herlaimont. — Société la Colombe fidèle (besteht unter derselben Firma): 23. April (General-Konkurs); Ehrenpreis 500 Fr. (Der Aufflugsort wird späterhin angezeigt).

Chapelle-lez-Herlaimont. — Société le Faucon: Le Cateau, 17. April (Ostermontag); Busigny, 11. Juni. Bei jedem dieser Konkurse Ehrenpreis. Die Affiches werden binnen kurzem erscheinen.

Chapelle-lez-Herlaimont. — Société le Pigeon blanc: Haupt-Konkurs, 21. Mai; 1000 Fr. Ehrenpreis. (Der Aufflugsort wird später angezeigt).

Chênée. — Société l'Hirondelle: St.-Quentin, 28. Mai (für gestempelte Junge); Montargis, 14. Mai; Paris, 4. Juni; Les Aubrais, 11. Juni; Châteauroux, 25. Juni; Limoges, 9. Juli (gesellschaftlicher Konkurs); Périgueux, 23. Juli; Dourdan, 2. August; Tours, 16. August.

Courcelles. — Société le Ramier (rue Reguignée): Busigny, 23. April; Paris, 11. Juni; Creil, 27. August. Bei jedem dieser Konkurse Ehrenpreis von 100 Frank, ohne irgendwelche Erhöhung der Einsätze.

Courcelles. — Société la Jeune Garde (etablirt bei M. H. Bierneaux): Haupt-Konkurs, 17. April (Ostermontag); Ehren-

preis 75 Fr. und ein kostbarer, vom Herrn Präsidenten angebotner Schinken.

Guerne (lez-Courtrai). — Société St.-Michel: Creil, 21. Mai; St. Just, 30. Juli (für alte und junge Tauben).

Deynze. — Société l'Olivier: Chartres, 5. Juni (Pfingstmontag); Einsatz 3 Fr. für die Taube; für außergewöhnliche Auslagen 50 Centimes; Creil, 13. August (für alte und junge Tauben); Einsatz 2 Fr. 40 C. für die Taube; außerdem für andere Ausgaben 40 Centimes.

Esquermes (Lille). — Société la Réserve: Clermont, 21. Mai; 5 Ehrenpreise im Gesammtwerth von 50 Fr.; Einsatz 1 Fr. 50 C., wovon 40 Centimes für Auslagen sind; wenn die Zahl der Tauben 450 übersteigt, so sind nur noch 30 Centimes nachzuzahlen.

Fayt (lez-Seneffe). — Société le Vautour: Aulnoye, 2. April (junge und alte); Ehrenpreis von großem Werth. Auf 300 Meter Flugweite wird eine Minute zugut gerechnet.

Fayt. — Société l'Émouchet: Noyon, 21. Mai. Prächtige Ehrenpreise werden ausgegeben. Auf 300 Meter wird eine Minute zugut gerechnet. Die Affiches werden binnen kurzem erscheinen.

Forchies-La-Marche. — Société le Pigeon d'or (etablirt bei M. Colot, in dem neuen Lokal Café de la Paix); 7. Mai (Haupt-Konkurs); Ehrenpreis von großem Werth.

Forchies-La-Marche. — Société la Colombe exploratrice du continent: General-Konkurs, 28. Mai. Ehrenpreis von großem Werth.

Forchies-La-Marche. — Société l'Espérance: Busigny, 30. April; Ehrenpreis 125 Fr. Siehe die Affiches.

Ghoy (Lessines). — Société l'Union (gegenwärtig bei M. V. Maret etablirt); zwei Konkurse: Paris und Limoges.

Godarville. — Société la Clef d'or: Paris, 4. Juni. 1000 Franks Ehrenpreise und Wettpreise. Ein zweiter Konkurs wird in dem Monat Juli veranstaltet werden. Die Affiches werden binnen kurzem erscheinen.

Godarville. — Société les Amis réunis: General-Konkurs 30. April; Ehrenpreis. Die Affiches erscheinen demnächst.

Gosselies. — Société St.-Roch (etablirt bei F. Meuter): Tergnier, 7. Mai; Etampes, 4. Juni; Creil (alte und junge), 10. August; bei jedem Konkurse Ehrenpreis.

Gouy (lez-Piéton). — Société l'Hirondelle: 1. Konkurs, 30. April; 2. Konkurs, 18. Juni; bei jedem Konkurse Ehrenpreis. (Die Ausflugsorte werden demnächst festgestellt).

Grammont. — Société Sans Peur (bei M. Vanderdonck): Creil, 4. Juni. 1635 Fr. Ehren- und Wettpreise, gleichviel wie groß die Zahl der eingetragenen Tauben ist; Einsatz 3 Fr.; für unvorhergesehene Kosten 1 Fr. 50 C. — Die Tauben werden bis zum Bestimmungsorte begleitet sein.

NB. Die Tauben, deren Rückkehr durch Telegramm oder Bote angekündigt worden, brauchen nicht in das Lokal der Gesellschaft gebracht werden.

Harlebeke. — Société la République: Clermont, 14. Mai. Die Tauben werden begleitet sein. Paris, 20. August. Die Tauben werden begleitet sein.

Heule. — Association colombophile (aus zwei Gesellschaften bestehend): Dappere Vlucht; Chartres, 4. Juni; Einsatz 2 Fr. 60 C.; Kosten 60 Centimes; Société les Amis de Bacchus; Paris, 13. August; Einsatz 2 Fr. 50 C.; Kosten 50 Centimes.

Hooghlede. — Société de Leeuw: Amiens, 14. Mai; Einsatz 2 Fr.; für weitere Auslagen 40 Centimes; nachträglich hinzukommende Tauben 30 Centimes.

Houdeng-Aimeries. — Société du Nord: St.-Quentin, 7. Mai; Ehrenpreis. Näheres aus den Affiches zu ersehen.

Houdeng-Goegnies. — Société le Télégraphe: Pont St.-Maxence, 21. Mai; Ehrenpreis.

Houdeng-Goegnies. — Société le Trieu-à-Vallée: Dammartin (lez-Étampes), 9. Juli.

Hulste (lez-Courtrai). — Société le Télégraphe: Paris, 28. Mai (General-Konkurs).

Jemappe. — Société le St.-Esprit: St.-Dénis; Châteauroux, Einsatz 5 Fr.; Tours, Einsatz 4 Fr.

La Croyère (La Louvière). — Société les Amis réunis: Hautmont, 26. März; Ehrenpreis 100 Fr.

La Hestre (Quartier des Fonds). — Société Colombophile: St.-Quentin, 14. Mai; 400 Fr. Ehrenpreis.

La Hestre. — Société le Grand Epervier: Busigny, 30. April; Ehrenpreis.

La Hestre. — Société les Visiteurs du Globe (etablirt bei Prosper Godefroid): Landrecies, 9. April, 60 Fr. Ehrenpreis; St.-Quentin, 7. Juli, 50 Fr. Ehrenpreis.

La Louvière. — Société les Amis réunis: St.-Quentin, 14. Mai. Ehrenpreis.

Lauve (im westlichen Flandern). — Société Ardeur et Courage: Clermont, 7. Mai; Pointoise, 2. Juli; Albert, 1. Oktober.

Lille. — Sport colombophile lillois:

		veranstaltet von der
Vitry,	30. April;	Société la Grand Vitesse.
Albert,	7. Mai;	„ les bons Voyageurs.
Breteuil,	14. „	„ la Colombe.
Creil,	21. „	„ le Ramier.
St. Denis,	28. „	„ le Pigeon en retard.
Etampes,	4. Juni;	„ les trois Amateurs.
Orléans,	11. „	„ l'Hirondelle.
Blois,	18. „	„ St. Pierre.
Châteauroux,	2. Juli;	„ l'Emouchet.
Arras,	9. „	„ l'Union.
Longueau,	16. „	„ l'Union.
Clermont,	23. „	„ l'Emouchet.
St. Denis,	30. „	„ St. Pierre.
Vitry,	6. August;	„ l'Hirondelle.
Albert,	13. „	„ les trois Amateurs.
Breteuil,	20. „	„ le Pigeon en retard.
Creil,	27. „	„ le Ramier.
Paris,	3. Septbr.;	„ la Colombe.
Arras,	10. „	„ les bons Voyageurs.
Longueau,	17. „	„ la Grande Vitesse.

Louvain. — Société l'Hirondelle: Paris, 20. August (für im Jahre 1876 ausgekommene Tauben); Ehrenpreis 300 Fr.

Louvain. — Société l'Union: jährlicher Konkurs (für im Jahre 1876 ausgekommene Tauben), Etampes, 3. September; Ehrenpreis.

Louvain. — Société le Pigeon de fer: St. Quentin, 28. Mai; Ehrenpreis 50 Fr.

Louvain. — Société le Progrès: Paris (für die in Louvain und Umgegend wohnhaften Liebhaber veranstaltet); Ehrenpreis 100 Fr. (Das Datum wird demnächst angegeben).

Marseille. — Société la Colombe: Dijon, 25. Juni (alte Tauben); Valence, 30. Juli (für die im Jahre 1876 ausgekommenen Jungen).

Mouscron. — Société Union et Progrès: Creil, 21. Mai; Einsatz 2 Fr., für Kosten 50 C.; Paris, 5. Juni (Pfingstmontag); Einsatz 2 Fr. 50 C., Auslagen 50 C.; Bordeaux, 8. Juli; Einsatz 5 Fr., Auslagen 1 Fr. 50 C.; Etampes, 27. August; Einsatz 3 Fr., Auslagen 60 C.; 50 Fr. als Ehrenpreis bei jedem dieser Konkurse.

Menin. — Société l'Hirondelle rapide: Orléans, 11. Juli; St. Just (alte und junge), 13. August (internationale Konkurse).

Messines. — Société le Vent: Clermont, 14. Mai.

Mont-Sainte-Aldegonde. — Société le Voyageur aérien français; General-Konkurs 25. Mai (Himmelfahrtstag); Ehrenpreis von großem Werth.

Mont-Sainte-Aldegonde. — Société le Voyageur aérien belge: Le Cateau, 5. April (der Konkurs, welcher am 26. April stattfinden sollte).

Mont-Sur-Marchienne. — Société les Vrais Amateurs; Vereinssitzung bei M. J. B. Bouffioux, Gastwirth, Reiseweg nach Beaumont.

Morlanwelz. — Société l'Alliance; 17. April (Ostermontag); Ehrenpreis, außerdem ein vom Herrn Präsidenten angebotner Schinken.

Mouscron. — Société l'Aigle (bei J.-B. Ochin): Clermont, Donnerstag, 25. Mai (Himmelfahrtstag); Ehrenpreis 25 Fr.

Mouscron. — Fédération mouscronnoise: Creil, 20. Mai (General-Konkurs von der Gesellschaft Union et Progrès veranstaltet); Clermont, 25. Mai (Himmelfahrtstag); General-Konkurs von der Société l'Aigle; Chantilly, 28. Mai; Paris, 4. Juni; Orléans, 11. Juni; Creil, 18. Juni; Blois, 25. Juni (Vereins-Konkurs); Paris, 2. Juli; Châtellerault, 9. Juli; Creil, 30. Juli; Creil, 20. August; Chantilly, 27. August. Junge Tauben: Paris, 3. September; Orléans, 10. September (von der Société Union et Progrès).

NB. Die Jungen werden (bei Zahlung von 20 C. für die Taube) im Sitzungslokal des Vereins an den ersten Sonntagen im April, Mai und Juni von 1 bis 3 Uhr Nachmittags gestempelt.

Mont-Sainte-Aldegonde. — Société la Montagne: 7. Mai; Ehrenpreis. (Die Bedingungen werden demnächst angezeigt).

Namur. — Société Namuroise: 400 Fr. Ehrenpreise, in Uhren und Kunstgegenständen bestehend. Diese Preise werden bis zu diesem Tage bei M. Falmagne, rue des Brasseurs zu Namur, ausgelegt sein. (Sie werden nur an die Mitglieder der Fédération Namuroise gegeben). Das Datum und der Ort des Ausflugs werden aus den Affiches zu ersehen sein.

Paris. — Société colombophile de Paris: Sancerre (205 Klm.); Moulins (313 Klm.); Lyon (507 Klm.); Marseille (863 Klm.).

Paris. — Société les Messagers du siège de Paris (alte Tauben): Amboise, Ruffec et Libourne. (Junge Tauben): Blois, St.-Maure et Ruffec. Sechs silberne Medaillen sind von der Gesellschaft ausgesetzt und für den Besitzer der zuerst zurückgekehrten Taube bei jedem dieser Wettflüge bestimmt.

Petit-Bois-D'Haine. — Société le Pigeon (etablirt bei M. Al. Meunier): St.-Quentin, 7. Mai; 150 Fr. Ehrenpreis. Die Affiches werden demnächst erscheinen.

Pitthem. — Société la Colombe fidèle (etablirt bei M. P. Maertens): Vendôme, 18. Juni; drei Ehrenpreise; Einsatz 3 Fr.; für unvorhergesehene Auslagen 75 Centimes; Etampes, 20. August (alte und junge); Einsatz 2 Fr. 60 C.; für unvorhergesehene Auslagen 60 Cent.

Pitthem. — Société le Pigeon voyageur (etablirt bei M. Heyndrickx au Paradis): Amiens, 23. Juli.

Pont-à-Celles. — Société St.-Jean Compiègne, 21. Mai Ehrenpreis von großem Werth.

Poperinghe. — Société la Concorde: Paris (internationaler Konkurs), 21. Mai; Einsatz 3 Fr., wovon 2 Fr. 40 C. für Preise und 60 Centimes für Auslagen, einschließlich der Begleitung; auf 10 Tauben einen Preis.

Renaix. — Fédération Renaissienne: Vierzon, 2. Juli; Ehrenpreis 150 Fr. und zwei Medaillen. Einsatz 4 Fr.; für Auslagen 1 Fr. 25 C. Die Affiches werden demnächst erscheinen.

Risquons-Tout. — Société les Lutteurs aériens: Chartres, 11. Juni; Ehrenpreis 25 Fr.; Einsatz 2 Fr. 50 C. für die Taube; Creil, 13. August, Einsatz 1 Fr. 30 C. Als Ehrenpreis zwei silberne Medaillen für die Besitzer der beiden zuerst zurückgekehrten Tauben.

Seneffe. — Société les Amis du Pigeon: Paris, 11. Juni, Ehrenpreis 300 Fr.; Einsatz 3 Fr.; für unvorhergesehene Auslagen 90 Cent. — Noyon, 6. August (junge und alte). Ehrenpreis 200 Fr.; Einsatz 2 Fr. 50 C.; für unvorhergesehene Auslagen 50 Cent. Die Affiches werden demnächst erscheinen.

St.-Gilles (lez-Termonde). — Société de Jonge Kruisvaders (etablirt rue de la Croix): St.-Quentin, 30. April; Ehrenpreis 450 Fr.; Busigny, 11. Juni; Ehrenpreis 500 Fr.; Gambrai, 2. Juli; Ehrenpreis 450 Fr.; Einsatz 3 Fr., wovon 1 Fr. 50 C. für Auslagen bestimmt ist. An dem Tage vor dem Konkurs von 8 bis 11 Uhr Vormittags werden die Tauben eingesetzt. Flugberechnung 45 Sekunden für den Kilometer. — Die Tauben, deren Rückkehr durch Telegramm an-

gezeigt oder durch Delegirten erwiesen wird, brauchen nicht nach dem Lokal der Gesellschaft gebracht zu werden.

St.-Nicolas (Waes). — Société l'Hirondelle: Voves (Dépt. d'Eure et Loire), 11. Juni; National-Konkurs, 1000 Fr. Ehrenpreis. Die Berechnungen werden von M. V. Vannuffel, dem Präsidenten der Société la Rapide zu Waesmuster, geregelt. Die Affiches werden demnächst erscheinen.

Souvret. — Société l'Hirondelle (etablirt bei Mme. Vve. Blondiaux): General-Konkurs, 17. April (Ostermontag). Der Auffflugsort und die Bedingungen werden demnächst angezeigt.

Souvret. — Société les Réunis (etablirt bei F. Bosquet): Creil, 5. Juni (Pfingstmontag). Die Affiches erscheinen demnächst.

Staden. — Société Dappere Vlucht: Arras (alte und junge), 17. April; Einsatz 1 Fr. 30 C.; für unvorhergesehene Auslagen 30 Cent.; Paris (alte und junge), 5. Juni; Einsatz 2 Fr.; für unvorhergesehene Auslagen 50 Cent. Die Tauben werden begleitet sein.

Strépy-Bracquegnies. — Société l'Union: Paris, 4. Juni; Ehrenpreis; Einsatz 2 Fr. 75 C.; für Auslagen 75 Cent. Die Tauben werden begleitet sein. — Beim Durchfliegen von 300 Meter wird eine Minute zugut gerechnet.

Tourcoing. — Société Centrale: Creil, 28. Mai; Einsatz 1 Fr. 30 C.; Auslagen 30 Cent.; Ehrenpreis 25 Fr.; Chartres, 2. Juli; Einf. 1 Fr. 50 C.; Ausl. 50 Cent.; Ehrenpreis 25 Fr.; Paris, 23. Juli; Einf. 1 Fr. 30 C.; Ausl. 30 Cent.; Ehrenpreis 25 Fr.; Breteuil, 6. August; Einsatz 1 Fr. 30 C.; Ausl. 30 Cent.; Ehrenpreis 25 Fr.

Tourcoing. — Société la Colombe, rue de Château: St.-Just, 7. Mai; 30 Fr. Ehrenpreis. Etampes, 18. Juni; 30 Fr. Ehrenpreis. (Silberne Medaille der I. Taube.) Paris, 30. Juli; 30 Fr. Ehrenpreis. Clermont, 13. August; 30 Fr. Ehrenpreis.

Tourcoing. — Société le Faucon, etablirt bei M. Delahaye: Albert, 30. April; Ehrenpreis 25 Fr.; Einsatz 1 Fr. 30 C., wovon 30 Cent. für Auslagen. Clermont, 21. Mai; Ehren-

preis 25 Fr.; Einsatz 1 Fr. 30 C., wovon 30 C. für Ausl. Creil, 11. Juni; Ehrenpreis 25 Fr.; Einsatz 1 Fr. 30 C., wovon 30 C. für Ausl. Orléans, 9. Juli; Ehrenpreis ein Kartell; Eins. 1 Fr. 30 C., wovon 30 C. für Ausl. Longueau, 28. August; Ehrenpreis 25 Fr.; Eins. 1 Fr. 30 C., wovon 30 C. für Auslagen.

Trazegnies. — Société la Colombe sans peur: Landrecies, 2. April; Ehrenpreis 150 Fr.; Paris, 11. Juni; Ehrenpreis 300 Fr.

Trazegnies. — Société la Colombe messagère; großer General-Konkurs im Laufe des Monats Mai.

Tubise. — Cercle colombophile: Paris, 4. Juni; 200 Fr. Ehrenpreis.

Virginal. — Société le Briscot: Clermont, 21. Mai; Ehrenpreis 125 Fr.; Einsatz 3 Fr. 50 C. für jede Taube. Das Einsetzen der Tauben geschieht am Sonnabend, den 20. Mai.

Waereghen. — Société l'Olivier: Paris, 6. Juni (Pfingstmontag); Einsatz 2 Fr. 50 C., davon sind 2 Fr. für Preise; Tours, 2. Juli; Einsatz 3 Fr., davon 2 Fr. 25 C. für Preise; Creil, 13. August; Einsatz 2 Fr. 40 C., wovon 2 Fr. für Preise bestimmt sind.

Wattreloos (Nörden). — Société le Hardi: Clermont, 14. Mai; 100 Fr. Ehrenpreise auf zehn Tauben vertheilt. Einsatz 2 Fr., wovon 50 Cent. für Auslagen bestimmt sind. (Andere Konkurse werden späterhin angezeigt).

Wavre. — Société les Neutres; National-Konkurs, für welchen Preise von hohem Werth ausgesetzt sind. (Datum und Aufflugsort werden späterhin angezeigt).

Wevelghem. — Société la Paix (etablirt in dem Gasthof du Pavillon): Liancourt, 14. Mai; Einsatz 1 Fr. 40 C., wovon 1 Fr. für Preise und 40 Cent. für Auslagen sind. Gewöhnliche Bedingungen. Das Einschreiben geschieht: Sonnabend, den 13. Mai, von Mittags (12 Uhr) bis 3 Uhr.

Wevelghem. — Société l'Hirondelle rapide: St.-Just, 30. April; Einsatz 2 Fr., davon 35 Cent. für Auslagen;

Clermont, 6. August; Einsatz 2 Fr., davon 40 Cent. für Auslagen.

Zonnebeke. — Société de Wilde Vlucht: Paris, 27. August; Einsatz 2 Fr.; für Auslagen 50 Cent.

* * *

Die Barmer Gesellschaft „Columbia“ veranstaltete am 25. Juni 1876 von Potsdam aus ein Brieftauben-Wettfliegen, das nach den eingetroffenen Berichten sich eines Erfolges erfreute, wie ein solcher seit dem Bestehen der Gesellschaft noch nicht erreicht worden. Während in früheren Jahren in gleicher Entfernung die Tauben meistentheils erst am Tage nach dem Auflassen einflogen, ja selbst im vergangnen Jahre der erste Preis nicht am Auflaßtage, sondern erst am Tage nach dem Auflassen errungen ward, wurden in diesem Jahre der erste und zweite Preis bereits um 10 Uhr 12 Minuten Morgens (am Tage des Auflassens) gewonnen und der letzte von den 25 ausgesetzten Preisen um 11 Uhr 17 Minuten, also blos 1 Stunde 5 Minuten später. Die Tauben sind zu einer Zeit angekommen, als sie noch nicht erwartet wurden, und ist es daher nicht zu verwundern, daß verschiedene Liebhaber erst ihren Schlag aufsuchten, um nachzusehen, als sämmtliche Preise bereits gewonnen waren. Das Wetter war aber auch für die Flugrichtung ein äußerst günstiges zu nennen, hell und klar bei nordöstlichem Winde. Das Auflassen der Tauben fand um 4 Uhr Morgens nach Barmer

Zeit statt, es haben mithin die erste und die zweite Taube 6 Stunden 12 Minuten gebraucht, und da Potsdam von Barmen 430 Kilometer entfernt ist, eine Fluggeschwindigkeit von gegen 70 Kilometer in der Stunde erreicht.

Gesellschaft „Fauna" in Elberfeld. Die Reisen der alten Tauben fanden i. J. 1875 in der Richtung Elberfeld-Berlin statt; des beständig ungünstigen Wetters und der vielen Gewitter wegen hatten die Tauben in diesem Jahre überhaupt viele Hindernisse zu bewältigen und dieselben zeigten sich besonders störend in der genannten Flugrichtung. Trotzdem wird die Richtung nach Norden für die Abrichtung der Tauben gern gewählt, weil sie die beste Gelegenheit gewährt, die Begabung und den Werth der Tauben zu erproben. Da die Elberfelder Brieftaubenliebhaber bei ihren Probeflügen keine Schwierigkeiten scheuen und die nördliche Flugrichtung vorzugsweise lieben, so erfreuen sie sich auch stets vorzüglicher Erfolge und die Brieftauben der „Fauna" zeigen ihre Ueberlegenheit bei der Konkurrenz mit denen anderer Gesellschaften jedesmal durch die besten Erfolge. Die Reisen des Jahres 1875 begannen mit 600 Tauben in Schwelm, dann folgten Haspe, Schwerte, Unna, Lippstadt, Holzminden, Börsum, Magdeburg, Berlin, und die drei letzten waren Preistouren. Von Börsum wurden die Tauben am 6. Juni, Morgens 4¾ Uhr, aufgelassen, und die erste erreichte

ihren Schlag um 10 Uhr 10 Min. — Magdeburg verließen sie am 13. Juni, Morgens 5 Uhr 35 Minuten, und die erste wurde im Vereinslokal um 12 Uhr 58½ Minuten festgestellt. Bei diesem Fluge hatten sie viel mit schweren Gewittern zu kämpfen, auch Hagelschlag zu bestehen, und manche haben daher garnicht am ersten Tage die Heimat gewonnen. — Bei dem Fluge von Berlin, welcher am 26. Juni stattfand, wurden die Tauben auf dem Kreuzberge Morgens um 4 Uhr losgelassen; obgleich das Wetter in Berlin ziemlich gut war, geriethen die gefiederten Wanderer ungefähr in der Mitte des Wegs wieder in so schwere Gewitter, daß sie durch dieselben gänzlich versprengt wurden. Die Gesellschaft erhielt aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands Nachrichten, daß Tauben, welche ihren Stempel trugen, vom Habicht zerrissen vorgefunden oder auch geschossen waren. An demselben Tage wurden nur drei Tauben vorgezeigt, von denen die erste um 3 Uhr 36½ Min. Nachmittags angekommen war. — Die Reisen der jungen Tauben des Jahres 1875 begannen am 11. Juli und endigten mit Münster und Osnabrück als Preisflüge. Von Münster wurden die Tauben Morgens 6 Uhr 5 Min. losgelassen und die erste wurde im Vereinslokal um 7 Uhr 45 Min. vorgezeigt; sie hatte also zum Rückflug nur 1 Stunde und 40 Min. gebraucht. Bei dem Wettfluge von Osnabrück konnten die Tauben Vormittags des starken Regens

wegen nicht in Freiheit gesetzt werden; erst Nachmittags um 3 Uhr zeigte sich ein günstiger Augenblick. Trotz der ungünstigen Witterung wurde die erste Taube um 6 Uhr 14 Min. ins Vereinslokal gebracht.

Der Verein hat sodann mehrmals Versteigerungen von Tauben, welche bereits Flüge gemacht haben, oder auch von jungen veranstaltet — kurz und gut, es war ein reges Leben in demselben, welches im nächsten Jahre sich noch regsamer gestaltete, und wir fügen daher auch den Bericht für 1876 an.

Im ganzen Wupperthale hat seitdem aber die Liebhaberei für Brieftauben einen bedeutenden Aufschwung gewonnen, wie solches die Wettflüge des Jahres 1876 bewiesen haben. An jedem Sonnabend in der ganzen Reisezeit wurden die Tauben der verschiedenen Vereine nach den Auffflugsorten gesandt, damit sie Sonntags, in aller Frühe freigelassen, nach der Heimat zurückeilen konnten. Die Vereine, welche sich mit ihren Tauben an den Flügen betheiligten, waren folgende: die Gesellschaft „Fauna“ in Elberfeld in Gemeinschaft mit dem Verband Rheinischer Brieftaubenliebhaber-Vereine: Brieftaubenliebhaber-Verein in Elberfeld, „Columbia“ in Barmen, „Juno“ in Lüttringhausen und Brieftaubenliebhaber-Verein in Solingen.

Die Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn war den Gesellschaften sehr bereitwillig entgegengekommen.

Sie stellte nämlich jedesmal zwei große Extrawagen, welche nur zur Beförderung der Tauben dienten. Die Wagen konnten also mit Ruhe beladen werden und sobald der btrf. Eisenbahnzug erschien, wurden sie angehängt. Auf jeder Reise begleitete ein besondrer Wärter die Tauben, welcher natürlich auch für gute Pflege während der Reise zu sorgen hatte — was doch bei längeren Fahrten, auf denen die Tauben getränkt werden müssen, sehr wichtig ist.

Beim Beginn der Reisen waren von den genannten Vereinen zusammen gegen 3000 Tauben gestellt, von denen der Gesellschaft „Fauna" allein 700 Köpfe angehörten.

Am Sonntag den 11. Juni flogen die Tauben von Hannover ab, am 18. Juni von Gardelegen. Der letztre war ein Preisflug, und die erste Taube, der Gesellschaft „Fauna" angehörend, ward um 11 Uhr 20 Min. als heimgekehrt festgestellt. Sie hatte demnach, da der Abflug um 5 Uhr Morgens stattgefunden, 6 Stunden 20 Min. zur Rückkehr gebraucht. Gardelegen ist von Elberfeld in gerader Linie $42^1/_2$ Meile entfernt. Die Taube hat daher für die Meile $11,_{18}$ Min. gebraucht und also keine übermäßige Schnelligkeit entwickelt. Die Ursache lag aber an der schlechten Witterung, denn es regnete stark. Bei besserm Wetter, wie es z. B. bei Gelegenheit der internationalen landwirthschaftlichen Ausstellung in Bremen das Preisfliegen begünstigte,

hatte die zuerst angekommene, ebenfalls der Gesellschaft „Fauna“ angehörende Taube die Meile in nicht voll 10 Min. durchflogen. Am Sonntag den 22. Juni fand das Preiswettfliegen von Potsdam aus statt. Die Tauben wurden um 4 Uhr des Morgens in Freiheit gesetzt und es gelangte nicht nur die erste Taube schon um 9 Uhr 55 Min. zur Vorzeigung bei den Preisrichtern, sondern es konnte auch im Verlauf von einer halben Stunde die Rückkehr der ersten 20 Tauben in der Gesellschaft „Fauna“ festgestellt werden. Dieser Potsdamer Flug war wiederum eine ausgezeichnete Leistung der Brieftauben des genannten Vereins, denn dieselben hatten nicht mehr als 10 Min. für die Meile gebraucht. Bei diesem Wettfluge trat übrigens ein interessanter Zwischenfall ein. Da man die Ankunft der Tauben erst 1 bis 1½ Stunde später erwartete, so waren weder im Vereinslokal noch bei den entfernt wohnenden Mitgliedern die Preisrichter zu finden und ebensowenig waren die Läufer zur Stelle. Man sah daher manchen behäbigen Liebhaber mit seiner Taube in der Tasche schwitzend und keuchend dem Vereinslokal zueilen, so schnell als möglich, um vielleicht den ersten Preis zu erringen. Während bei diesem Fluge die Tauben also überraschend schnell heimkehrten, erschienen sie bei dem am 8. Juli von Landsberg a. d. W. aus stattgefundnen Preisfliegen um so später. Sie waren schon am Donnerstag eingesetzt und konnten erst am

Sonnabend um 4 Uhr früh losgelassen werden, weil im ganzen nordwestlichen Deutschland Unwetter und starker Regen herrschte und ein Gewitter das andre jagte. Spät und sehr vereinzelt kamen die Tauben an; in der „Fauna“ wurde die erste um 7 1/4 Uhr des Abends vorgezeigt und die letzten Preise konnten erst am Sonntag vergeben werden. In Barmen soll die erste Taube freilich bereits um 2 Uhr eingetroffen sein; im Elberfelder Brieftaubenliebhaber-Verein dagegen erst am Sonntag Morgen nach 10 Uhr.

Ein großartiges allgemeines Preisfliegen haben diese Vereine übrigens nicht veranstaltet, sondern jeder hat für sich seine Wettflüge abgehalten. Die Gesellschaft „Fauna“ sandte zu den verschiedenen Flügen folgende Anzahl von Tauben aus: nach Gardelegen etwa 300 Köpfe, nach Potsdam etwa 200 Köpfe und nach Landsberg etwa 100 Köpfe, jedesmal die besten und kräftigsten Exemplare.

Auch der Brieftaubenliebhaber-Verein in Essen und die „Columbia“ in Bochum, beide erst in den letzten Jahren gegründet, haben besonders i. J. 1876 eine überaus erfreuliche Regsamkeit in der Veranstältung der Probe- und Wettflüge entwickelt. Ihre Flugrichtung war: Dortmund, Unna, Soest, Höxter und Berlin, letztres natürlich unter Zuhilfenahme entsprechender Zwischenstationen.

Der Brieftaubenliebhaber-Verein von Krefeld begann i. J. 1876 seine ersten Probeflüge mit

120 Tauben in Aurath, dann folgte M.-Gladbach, Erkelenz, Geilenkirchen, Aachen, Lüttich und Brüssel. Die letzten drei waren Preisflüge und zwar Aachen für diesjährige Junge, Lüttich und Brüssel für ältere Tauben. In Aachen wurden dieselben am 30. Juli Morgens 8 Uhr 50 Min. aufgelassen und die erste Taube erreichte 10 Uhr 24 Min. ihren Schlag. — Lüttich verließen die Tauben am 6. August Morgens 5 Uhr 30 Min. und die erste Preistaube wurde um 8 Uhr 41 Min. im Vereinslokal festgestellt. — Der Preisflug von Brüssel aus fand am 12. August Morgens 6 Uhr statt. Die erste Taube wurde um 9 Uhr 53 Min. vorgezeigt. Da die Witterung bei allen diesen Flügen eine sehr günstige war, so hatten die Vereinsmitglieder nur wenige Verluste zu beklagen.

Am 23. Juli 1876, Morgens 8 Uhr 10 Min., bei klarem Himmel und Nordostwind fand das Auflassen einer Anzahl Antwerpener Brieftauben statt, welche vom Brieftaubenliebhaber-Verein in Pösneck (in Sachsen-Meiningen) an den Ornithologischen Verein von Stettin gesandt waren. Unmittelbar nachdem sie frei geworden, schlugen sie die Richtung nach Südwest ein und nach wenigen Augenblicken waren sie den Augen der Zuschauer entschwunden. Als kurze Zeit darauf Stettiner Liebhaber etwa 100 Köpfe gewöhnliche Flugtauben oder Tümmler aufsteigen ließen, konnte man recht deutlich den Unterschied zwischen dem

Fliegen der letzteren und dem der Brieftauben erkennen. Während diese sofort in gerader Richtung der 402,2 Kilometer entfernten Heimat sich zugewandt hatten, kreisten jene längre Zeit umher, ehe sie den heimatlichen Schlägen in den verschiedenen Stadttheilen zuflogen. Das Ergebniß des Fluges der Pösnecker Tauben soll ein sehr günstiges gewesen sein, doch ist uns kein Bericht zugekommen.

* * *

Die bereits viel erwähnten Ergebnisse der Brieftauben-Wettflüge des Vereins „Columbia“ in Köln theile ich in Folgendem mit:

Tour von Huy (Belgien) am 23. Mai 1875, aufgelassen 5 Uhr Morgens bei Südwind.					Tour von Tamines (Belgien) am 30. Mai 1875, aufgelassen 5 Uhr Morgens bei Nordwest-Wind.				
Es zeigten vor:					Es zeigten vor:				
Georg Reichard	7	Uhr	10	M.	Gasmann	10	Uhr	8	M.
C. Branscheid	7	„	11	„	Dr. Müller	10	„	13	„
St. Keltenich	7	„	13	„	St. Monheim	10	„	14	„
„	7	„	13	„	Derselbe	10	„	14	„
St. Monheim	7	„	15	„	„	10	„	14	„
Dr. Müller	7	„	43	„	„	10	„	14	„
A. Krings	7	„	48	„	N. Eichholz	10	„	15	„
Dr. Müller	7	„	48	„	G. Reichard	10	„	17	„
G. Reichard	7	„	56	„	W. Klein	10	„	18	„
Hülse	7	„	59	„	St. Keltenich	10	„	19	„
D. Brecher	8	„	1	„	„	10	„	19	„
C. Braunscheid	8	„	5	„	„	10	„	19	„
H. Disch	8	„	6	„	N. Eichholz	10	„	19	„
G. Reichard	8	„	6	„	„	10	„	19	„

Tour von Huy.

Es zeigten vor:

P. Nolden	8	Uhr	16	M.
Derselbe	8	„	16	„
St. Monheim	8	„	24	„
St. Keltenich	8	„	26	„
Gasmann	8	„	27	„
St. Monheim	8	„	37	„

Tour von Tamines.

Es zeigten vor

Gasmann	10	Uhr	23	M.
N. Eichholz	10	„	23	„
Dr. Müller	10	„	24	„
A. Krings	10	„	28	„
Dr. Müller	10	„	34	„
St. Keltenich	10	„	37	„

Tour von Le Cateau am 13. Juni 1875, aufgelassen 5 Uhr Morgens.

Es zeigten vor:

St. Monheim	7	Uhr	47	M.
F. W. Staubesand	7	„	49	„
P. Nolden	7	„	49	„
St. Monheim	7	„	50	„
„	7	„	50	„
N. Eichholz	7	„	51	„
St. Monheim	7	„	55	„
G. Reichard	7	„	56	„
G. Depenheuer	7	„	59	„
St. Monheim	8	„	—	„
„	8	„	—	„
G. Depenheuer	8	„	1	„
C. Brauscheid	8	„	1	„
„	8	„	2	„
F. W. Staubesand	8	„	2	„
St. Monheim	8	„	5	„
N. Eichholz	8	„	5	„
„	8	„	5	„
„	8	„	5	„
„	8	„	5	„
P. Nolden	8	„	7	„
L. Feilner	8	„	8	„

Tour von Clermont am 20. Juni 1875, aufgelassen 5 Uhr Morgens.

Es zeigten vor:

L. Feilner	10	Uhr	33	M.
C. Braunscheid	10	„	38	„
St. Monheim	10	„	38	„
N. Eichholz	10	„	38	„
F. W. Staubesand	10	„	40	„
„	10	„	40	„
N. Eichholz	10	„	40	„
St. Monheim	10	„	41	„
„	10	„	41	„
L. Feilner	10	„	43	„
St. Keltenich	10	„	43	„
P. Nolden	10	„	43	„
W. Klein	10	„	43	„
Dr. Müller	10	„	43	„
„	10	„	43	„
C. Brauscheid	10	„	45	„
St. Monheim	10	„	45	„
St. Keltenich	10	„	45	„
Gasmann	10	„	45	„
G. Depenheuer	10	„	46	„
St. Monheim	10	„	47	„
Konrad Monheim	10	„	47	„

Tour von La Ferté. St. Aubin, 27. Juni, aufgelassen 5 Uhr Morgens.

Es zeigten vor:

W. Klein	1	Uhr	56	M.
St. Monheim	2	„	15	„
„	2	„	18	„
„	2	„	18	„
„	2	„	20	„
P. Nolden	2	„	25	„
St. Keltenich	2	„	31	„
J. Langen	2	„	42	„
N. Eichholz	2	„	50	„
J. Langen	2	„	52	„
N. Eichholz	2	„	54	„
L. Feilner	2	„	59	„
N. Eichholz	3	„	4	„
P. Nolden	3	„	21	„
D. Brecher	3	„	30	„
L. Feilner	3	„	32	„
J. Langen	3	„	38	„
„	3	„	38	„
St. Keltenich	3	„	50	„

Tour von St. Maure. 12. Juli, aufgelassen 5 Uhr Morgens.

Es zeigten vor:

L. Feilner	1	Uhr	55	M.
„	2	„	28	„
Dr. Müller	2	„	56	„
St. Monheim	2	„	58	„
N. Eichholz	3	„	31	„
L. Feilner	3	„	36	„
N. Eichholz	3	„	36	„
F. W. Staubesand	3	„	43	„
P. Nolden	4	„	6	„
F. W. Staubesand	4	„	21	„
L. Feilner	4	„	26	„
„	4	„	31	„
St. Monheim	4	„	38	„
Dr. Müller	6	„	55	„

Wettflüge von Antwerpen aus im Jahre 1872.

(Konkurs der jungen, 1872 geborenen Tauben).

Paris,	Entfernung	von	Anvers	= 300	Kilometer.
Le Mans,	„	„	„	= 465	„
Nevers,	„	„	„	= 475	„
Tours,	„	„	„	= 500	„
Laval,	„	„	„	= 505	„

Ergebniß des Konkurses von Le Mans.

Abflug um 5 Uhr 30 Minuten früh; 400 Tauben nehmen Theil am Wettkampfe.

Die erste war angelangt um 12 Uhr 56 Minuten.

Diese junge Taube hatte also in 446 Minuten 465 Kilometer oder etwas mehr als einen Kilometer in der Minute durchflogen.

Von 12 Uhr 56 Minuten bis 2 Uhr 2 Minuten kehrten noch 150 andere junge Tauben zurück.

Konkurs alter Tauben von Antwerpen vom Jahre 1872.

Châteaurouse. Entfernung von Antwerpen 524 Kilometer. Losgelassen um 5 Uhr früh.

Die erste langte um 2 Uhr 10 Minuten an.

Diese Taube hatte somit in 430 Minuten 525 Kilometer zurückgelegt.

Von 2 Uhr 10 Minuten bis 3 Uhr 18 Minuten kehrten 154 Tauben zurück.

Bordeaux, Entfernung von Antwerpen 794 Kilometer. Losgelassen um 5 Uhr früh.

Die erste angekommen um 6 Uhr 30 Minuten Abends.

Bayonne, Entfernung 961 Kilometer. Losgelassen um 5 Uhr 15 Minuten früh.

Die erste eingetroffen am nächsten Morgen, den 23. Juli, um 5 Uhr 29 Minuten.

Vor 5 Uhr 29 Minuten früh bis 6 Uhr 40 Minuten Abends kehrten 91 Tauben zurück.

Die Ergebnisse der belgischen Wettflüge vom Jahre 1872 stellten sich übersichtlich in folgender Weise heraus:

Datum des Auflassens.	von	nach	Entfernung. Meilen.	Geschwindigkeit der ersten Taube. Stunden.	Min.
2. Juni	Paris	Brüssel	36	3	44
2. "	Paris	Lüttich	42	4	39
9. "	Paris	Antwerpen	42	3	29
23. "	Paris	Aachen	48	4	49
9. "	Orleans	Lüttich	58	4	31

Datum des Auflassens.	von	nach	Entfernung. Meilen.	Geschwindigkeit der ersten Taube. Stunden.	Min.
23. Juni	Tours	Gent	65	9	32
21. Juli	Tours	Lüttich	71	8	39
25. August	Laval	Antwerpen	72	9	15
14. Juli	Poitiers	Gent	78	11	42
12. „	Lyon	Brüssel	80	10	14
14. „	Bordeaux	Gent	117	15	20

Daraus kann man entnehmen, bemerkt Lenzen, daß die Geschwindigkeit von mehr als 9 Meilen in der Stunde nur in den glücklichsten Fällen erreicht wird. Hunderte von Konkursen bleiben dagegen unter dieser Geschwindigkeit.

Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „Courier" in Hamburg.

Brieftauben-Preis-Wettfliegen von Aachen,

an dem sich 9 Mitglieder der Gesellschaft mit 30 Stück Tauben betheiligten.

Tauben, Sonntag den 20. Juni, Morgens 5 Uhr, bei Nordwestwind in Aachen aufgelassen.

1. Preis:	E. Martens, Hamm	3	Uhr	49	Minuten,
2. „	Schulz, Hamburg	3	„	50 1/2	„
3. „	E. Martens, Hamm	3	„	57 1/2	„
4. „	E. Martens, Hamm	4	„	3	„
5. „	Schulz, Hamburg	5	„	6 1/2	„
6. „	E. Martens, Hamm	6	„	3	„
7. „	E. Martens, Hamm	6	„	3	„
8. „	E. Martens, Hamm	6	„	3	„

Montag, den 21. Juni:

9. Preis:	C. Hildebrand, Altona,	Morg.	8	Uhr	15	Min.,
10. „	L. Heysen, Hamburg,	„	10	„	27	„
11. „	E. Martens, Hamm,	Nachm.	1	„	—	„
12. „	E. Martens, Hamm,	„	1	„	—	„

13. Preis:	P. Hillermann	Nachm.	5 Uhr	5 Min.,
14. „	P. Hillermann	„	5 „	5 „
15. „	P. Hillermann	„	5 „	5 „
16. „	A. Spamuth	„	5 „	40 „

Die übrigen 14 Tauben waren bis zum Schluß der Konkurrenz noch nicht eingetroffen.

Die von Herrn E. Martens mitgegebenen 8 Stück Tauben sind sämmtlich wieder zurückgekommen und stammen 7 Stück davon aus der Rasse des Herrn Bürgermeisters Adolf Zurhelle in Schurzelt bei Aachen.

Die Luftschifffahrt.

Alle Berichte und Schilderungen der Leistungen, welche die Brieftaube mit Hilfe der Luftschifffahrt im letzten Kriege gezeigt, in den deutschen Zeitungen und Zeitschriften enden mit dem Wunsche, daß auch die Taubenpost ‚ihren Stephan‘ finden möge, d. h. also einen Reformator, welcher sie zu derselben Höhe der Vervollkommnung zu erheben vermag, auf welcher die deutsche und bzl. die Weltpost gegenwärtig steht. Auch ich wünsche, daß dies baldigst geschehe. Nach meiner Ueberzeugung wird aber die Brieftaube zur Erreichung wirklich nutzbarer Ziele nur dann im vollen Maße tauglich sein, wenn mit der Ausbildung der Taube zugleich auch die Luftschifffahrt einer weitern Entwicklung entgegengeht. Nothwendigerweise muß ich daher hier auch eine übersichtliche Schilderung der bisherigen Entwicklung der Luftschifffahrt und ihres jetzigen Standes anfügen.

Wie bereits mehrfach erwähnt, läßt sich die Brieftaube nur in der Weise benutzen, daß sie, von ihrem Schlage fortgebracht, aus mehr oder minder großer Entfernung nach demselben zurückkehrt. Für einen Flug hin und zurück ist naturgemäß keine Brieftaube zu gebrauchen.*) Hieraus ergiebt sich aber wiederum die Wichtigkeit des Luftballons als Hilfsmittel der Taubenpost. In friedlichen Zeiten freilich, da man die Tauben zu den Wettflügen einfach und ohne Mühe oder Gefahr vermittelst der Eisenbahn befördern kann, ist der Luftballon überflüssig; im Kriege dagegen, wenn die belagerte Stadt durch die feindlichen Heeresmassen eingeschlossen und so streng bewacht ist, daß selbst durch die Flüsse Netze gespannt sind, um schwimmende Flaschen, Holztäfelchen u. drgl., welche Nachrichten enthalten können, aufzufangen; wenn auch das Auskunftsmittel abgerichteter Hunde nichts mehr nützt; wenn der Spionagedienst tollkühner Menschen immer weniger zuverlässig sich zeigt — dann tritt die Brieftaube und mit ihr der Luftballon in der ganzen hohen Wichtigkeit auf. Deshalb müssen wir also auch auf den letztern hier beiläufig eingehen.

„Wen hätte die Idee, sich frei von den Fesseln der Erde in den sonnigen Aether erheben zu können, nicht

*) Wol hat man dies in neuester Zeit zu ermöglichen gesucht und wir bringen einen Bericht darüber im Nachtrage. Doch bleibt es bis jetzt erst bei Plan und Vorschlag; die wirkliche praktische Ausführung ist noch keineswegs festgestellt.

schon gereizt! Wie viele Lieder geben der Sehnsucht Ausdruck, die unsre Seele beim Anschauen des Zuges der Wolken, beim Fluge der Vögel in gewissen Stimmungen auf das tiefste zu empfinden pflegt. Wie verlocken mich die Wolken, mit ihnen zu ziehen! Welche Begierde fühle ich, mich in den unendlichen Luftraum zu stürzen, wenn über mir der Adler seine Kreise zieht! Soll ich die Höhen nur immer erkriechen und wenn ich mein Ziel keuchend erreicht, mich ängstlich anklammern und vor der Rückkehr schaudern?*) Seit den ältesten Zeiten finden sich Spuren davon, daß der menschliche Geist — wenigstens die Fantasie — sich mit der Fortbewegung der Körper in der Luft beschäftigte. Die Gebilde von den Wagen der Götter und Göttinnen, den Wolkenwagen der Feen, dem fliegenden Roß in „Tausend und eine Nacht", dem Zaubermantel des Doktor Faust, dem Pegasus, auf welchem Bellerophon den Olymp im Fluge erreichen wollte, und den geflügelten Sohlen des Perseus, sind nur der fantastische Ausdruck jener im Menschengeiste tiefgewurzelten Vorstellung. Triptolem, in einem Drachenwagen durch die Luft ziehend, streut den Samen des Getreides über alle Länder aus, Phaëthon und Ikarus werden die ersten Märtyrer des titanenhaften Unternehmens. Weniger mythisch ist die Nachricht über die Taube des Archytas

*) Goethe, „Schweizer Briefe".

von Tarent, 400 J. vor Chr. Aulus Gellius erzählt in seinen Attischen Nächten, daß Archytas eine Taube verfertigt habe, die durch mechanische Mittel und einen Lufthauch solange in der Luft schwebte, bis das Werk abgelaufen war. Einige schrieben dem Archytas auch die Erfindung der Schraube, sowie des Flaschenzugs zu. Cicero hat uns von ihm das schöne Wort an seinen Sklaven aufbewahrt: „Ich würde Dich strafen, wenn ich nicht erzürnt wäre." Aber bezüglich der Erzählung von der Taube, die doch im Alterthum allgemein bekannt gewesen zu sein scheint, sagt er uns nichts Näheres, sodaß wir über den Mechanismus nichts wissen. Einige vermuthen, daß die den Alten nicht unbekannte magnetische Kraft dabei mitgewirkt habe, mit deren Hilfe u. a. auch eine kleine eiserne Quadriga im Serapeion zu Alexandrien in der Nähe der Decke freischwebend erhalten worden sein soll.

Nach diesen einleitenden Worten, welche wir dem Vortrage des Herrn General-Postmeister **Dr. Stephan** über „Weltpost und Luftschifffahrt" (Berlin, Julius Springer) entnommen, wenden wir uns nach derselben Quelle einer vollständigen Uebersicht der Entwicklung der Luftschifffahrt zu:

In Beziehung auf die Flugmaschinen machte Roger Bako, dieser in Vielem so schöpferische Geist, die Bemerkung, daß ein solcher Apparat wol zu konstruiren sei, so wie auch, daß man sich mit Hilfe eines Gefäßes, welches mit einem leichtern Medium

als die Luft gefüllt sei, in diese müsse erheben können. Der Versuch Leonardo da Vinci's zur Herstellung von Flugapparaten und eines Fallschirms, als dessen Erfinder gewöhnlich Sebastian Lenormand (1783) angegeben wird, hat zuerst, so viel mir bekannt, die „Deutsche allgemeine polytechnische Zeitung" in Berlin näher erwähnt. Im Besitz des Herausgebers, Herrn Dr. Grothe, befinden sich Kopien und Photographien von Zeichnungen Leonardo's der Werkzeuge zur Luftschifffahrt und zum Fliegen, welche darthun, wie außerordentlich eingehend sich der Meister, von dem Flugmechanismus der Vögel ausgehend, mit dieser Sache beschäftigt hat. Eine Flugmaschine baute demnächst der Mechaniker Giovanni Battista Danti in Perugia, mit welcher er über den transimenischen See geflogen sein soll; nach Anderen soll er, indem er sich mit seiner Maschine von der Kathedrale zu Perugia herabgelassen, nur über das Forum der Stadt, allerdings im Beisein unzähliger Zuschauer geflogen, und nach 300 Schritten auf ein Dach herabgekommen sein. Sicher ist, daß er sich ein Bein brach. Der gelehrte englische Benediktinermönch Oliver Malmesbury erlitt später bei einem ähnlichen Versuch den Tod. Auch in Frankreich, Portugal, Amerika wurden Versuche mit Flugmaschinen, jedoch immer mit unbefriedigendem, nicht selten unglücklichem Ergebniß gemacht. Den besten Erfolg trug Bartolomeo Guzmann, ein portugiesischer Mönch, davon; denn wenngleich seine 1709 angefertigte Maschine, welche einem Vogel glich, ihn nicht emportrug, so brachte sie ihm doch eine Professorstelle zu Coïmbra mit 600,000 Reis Gehalt, d. i. etwa 1000 Thlr., ein. Godwin schlug 1638 sogar vor, große Vögel, wie z. B. Schwäne, wilde Gänse, zum Zweck einer atmosphärischen Beförderung zu zähmen. Besnier, ein Schlosser aus Sablé in Frankreich zu Ende des 17. Jahrhunderts, konnte von Höhen in schräger Richtung langsam herabfliegen, auch über Flüsse setzen, aber nicht steigen; überdies erforderte seine Maschine einen zu großen Kraftaufwand in den Muskeln (Journal des Savans, 12. Septbr. 1678). Großes Aufsehen erregte 1809 der Uhrmacher Jakob Degen in Wien. Seine Flugmaschine bestand aus zwei weiten runden Schirmen nach Art des Regenschirms,

nur daß die Rundung nach der Seite hinaus in eine Spitze zulief. Beide befestigte er an ein Joch, das er sich um den Nacken legte; ein Gerüst, welches mit seinen Händen und Füßen in Verbindung stand, sollte die Flügelschläge machen; die Fittiche hatten eine große Menge nach unten aufgehender Klappen, welche beim Heben die Luft durchließen, beim Niederschlagen sich schlossen; er mußte aber schließlich einen Ballon zum Heben benutzen und konnte auch diesen mit den Fittichen nicht steuern. Alles blieb erfolglos.

Zu einer Reihe neuer Vorschläge und Versuche hatte auch die Erfindung der Luftpumpe, 1650, Anlaß gegeben. Der Jesuit Lana schrieb ein Werk, worin er ausführte, daß man mit vier aus ganz dünnen Kupferplatten bestehenden und luftleer gemachten großen Behältern sich in die Luft müsse erheben können. Er hatte seine Rechnung ohne Berücksichtigung des äußern Luftdrucks gemacht, dessen ihm nicht bekannte Gewalt sein Projekt von vornherein unausführbar machte. Näher kam der Sache der Pater Joseph Gallien, in dessen Werk: L'art de navigner dans les airs, Avignon 1755, ausgeführt ist, daß die zum Emporschweben bestimmten Hohlgefäße wegen des äußern Luftdrucks nicht leer, sondern mit einer leichtern Luftart gefüllt sein müßten, deren Dehnbarkeit dem Drucke von Außen das Gleichgewicht zu halten vermöge. Daß er nun aber diese dünnere Luft aus den oberen Räumen der Atmosphäre entnehmen wollte, gab dem sonst richtigen Gedanken den Anstrich des Fantastischen. Das Wasserstoffgas wurde erst elf Jahre später von Cavendish entdeckt. Hätte Gallien dieses Gas gekannt, sagt John Wise, der berühmte Amerikanische Aëronaut, so würde ihm die Ehre der Erfindung des Luftballons gebühren. So fiel sie bekanntlich den Gebrüdern Montgolfier in Annonay zu, welche durch das Aufsteigen des Rauches auf die Idee gebracht wurden, Ballons durch ein darunter angezündetes Feuer, das die Luft im Ballon erwärmte, also verdünnte, zum Steigen zu bringen. Ihr erster öffentlicher Versuch fand am 5. Juni 1783 statt; und als der 11 Mtr. im Durchmesser und 711 Kubikmeter im Inhalt fassende Ballon seine großen Dimensionen entfaltend sich majestätisch erhob, erscholl ein lauter Ruf der Bewun-

derung der herzugeströmten Menge. Der Ballon stieg 1883—2197 Mtr. und fiel $1^1/_2$ Meilen von seinem Ausgangspunkt nieder. Die ersten lebenden Wesen, welche eine Luftreise machten, waren bei Stephan Montgolfier's Versuch vor dem Hofe zu Versailles ebenfalls noch im Jahre 1783 ein Schaf, ein Huhn und eine Ente in einem dem Ballon angehängten Korbe. Sie kamen glücklich wieder herunter. Dies regte Viele auf, und ein junger Mann, Pilâtre de Rozier, erbot sich zuerst, eine Luftreise auszuführen. Nachdem er zuvor einige Versuche mit dem gefesselten Ballon gemacht hatte, stieg er am 21. November 1783 in Gemeinschaft mit dem Marquis d'Arlandes, der sich angeschlossen hatte, im Beisein einer ungeheuren Menschenmenge, unter welcher sich auch Benjamin Franklin befand, bis zu einer Höhe von 941 Mtr. empor. Durch Anfachen und Dämpfen des Feuers unter dem Ballon konnten sie sich heben und senken; doch war die Operation nicht ohne Feuersgefahr. Sie blieben etwa 25 Minuten oben und kamen wohlbehalten zur Erde. Ebenfalls noch im Jahre 1783 stiegen drei Italiener zu Mailand empor und blieben ziemlich lange oben. Das schöne Geschlecht stand übrigens an Muth nicht nach und schon im Jahre 1784 machte eine Dame zu Lyon eine Fahrt in die Lüfte mit: die böse Welt behauptete, sie habe ihrem Manne davongehen wollen. In demselben Jahre schloß der Herzog von Chartres, der Vater Ludwig Philipps, sich von Paris aus einer Auffsteigung an, was Frau v. Vergennes zu der Bemerkung veranlaßte, der Herzog wolle auf diesem Wege seinen Gläubigern entgehen. Uebrigens machte auch Karl X. als Graf von Artois einige Luftreisen mit.

Bei der Unvollkommenheit der Montgolfièren wurde noch im Jahre 1783 auf Veranlassung der Akademie zu Paris ein Ballon, allerdings nicht ohne große Schwierigkeit, mit Wasserstoffgas gefüllt; er stieg vom Marsfeld in 2 Minuten 979 Mtr. hoch, blieb $^3/_4$ Stunden oben und fiel bei Gonesse nieder, wo die Bauern ihn für den Teufel hielten, sich vorsichtig näherten und Feuer auf ihn gaben. Professor Charles stieg mit Roberts zuerst am 17. Dezember 1783 in einem Wasserstoffballon oder Charlière,

nach ihm so genannt, auf; sie kamen bis 1883 Mtr. und blieben $1^{3}/_{4}$ Stunden oben; bei der Landung stieg zuerst Roberts aus; dadurch wurde der Ballon um 130 Pfund erleichtert und Charles, der sich noch in der Gondel befand, stieg sofort auf 2825 Mtr. Höhe; das Thermometer fiel in 10 Minuten von 21 Grad auf 9 Grad; das Gas dehnte sich in der dünneren Luft so mächtig aus, daß er durch Oeffnung des Ventils viel ausströmen lassen mußte, um ein Platzen des Ballons zu vermeiden. Dann kam er glücklich herunter.

Den ersten Versuch einer Lenkung des Ballons machte Blanchard im März 1784 mittelst einer Art von Ruder, das aus zwei Flügeln bestand; er erzielte aber keine Wirkung. Am 7. Januar 1785 stiegen Blanchard und Dr. Jeffries auf den Klippen von Dover empor und kamen in 3 Stunden nach einer allerdings nicht ganz gefahrlosen Reise, bei welcher sie alle ihre Instrumente, Bücher und einen Theil ihrer Bekleidung zur Entlastung des Ballons hatten über Bord werfen müssen, schließlich glücklich über den Kanal in die Nähe von Calais. Dieser Erfolg erregte ein ungeheures Aufsehen und man glaubte sich der Lösung des Problems der Luftschifffahrt schon nahe gerückt, als Pilâtre de Rozier, derselbe junge Mann, welcher die erste Luftfahrt gewagt hatte, am 15. Juni 1785 bei dem gleichen Versuch, den Kanal diesmal von Boulogne aus zu überschreiten, und zwar mittelst eines vereinigten Systems von Montgolfière und Charlière, verunglückte. Er und sein Genosse Romain waren kaum eine Viertelstunde von Boulogne entfernt, als man plötzlich eine große blaue Flamme an dem Ballon zücken und den ganzen Apparat in einem Augenblick in Flammen aufgehen sah. Beide stürzten aus einer Höhe von 941 Mtr. zerschmettert auf die Klippen des Ufers nieder. Und noch einen dritten Tod hatte diese Katastrophe im Gefolge: Pilâtre's Braut, eine junge Dame aus Boulogne, starb in Verzweiflung. Ein weiterer Märtyrer war der italienische Graf Zambeccari. Für die Lösung des Problems begeistert, unternahm er eine Reihe von Luftfahrten, ebenfalls nach einem vereinigten System von Charlière und Montgolfière, wobei er die

Luft in letztrer durch einen von ihm erfundnen Spirituslampen-Apparat erwärmte. Am 7. Oktober 1803 fiel er, von Bologna aufgestiegen, mit seinem Ballon ins Adriatische Meer, trieb längere Zeit darin umher und wurde schließlich von einem englischen Fahrzeuge noch glücklich aufgefischt. Unentmuthigt führte er demnächst mehrere Jahre hinter einander eine Reihe von glücklichen Luftfahrten aus, bis im Jahre 1812 sein Apparat in der Luft in Flammen aufging, wobei der muthige Mann leider den Tod fand.

Ich habe diese ersten Kämpfe des Menschen mit den Dämonen des Luftreichs eingehender vorgeführt, weil sich ein besondres Interesse an die Ereignisse knüpft, welche die Wiege einer großen Erfindung umgeben. Die Gesammtsumme der in Europa und Amerika bis jetzt ausgeführten Luftfahrten beläuft sich auf 3700. Auf diese Zahl kommen 16 Todte. Das ist gewiß kein ungünstiges Ergebniß, wenn man erwägt, wie viele Menschen im Meere umgekommen sein mögen, ehe die Schifffahrt einigermaßen in Gang kam. Sämmtliche Luftreisende schildern, ganz abgesehen von dem herrlichen Anblick der Erde — die aus dem Ballon gesehen sich übrigens infolge der Wirkung der Perspektive an den Rändern hochzieht, und konkav wie eine Vase erscheint — und von dem prachtvollen Schauspiel der Wolkengebilde, sowie des Sonnen-Auf- und Untergangs, übereinstimmend das angenehme Gefühl bei der geräuschlosen, staubfreien und äußerst sanften Fahrt in dem Ballon. Denn da der Ballon mit derselben Schnelligkeit sich fortbewegt, wie der Luftstrom, in welchem er schwimmt, so nimmt der Luftschiffer, wenn er sich in den Wolken befindet, eine Bewegung überhaupt nicht wahr, auch wenn er mit unglaublicher Schnelligkeit vorankommt. Tissandier und Fonvielle hatten bei ihrer Luftfahrt vom 15. Januar 1869 die Strecke von Paris nach Neuilly Saint Trond, d. i. 88 Kilometer, in 35 Minuten zurückgelegt, und sich also mit einer Schnelligkeit von 20 deutschen Meilen in der Stunde, mithin des doppelten unserer schnellsten Eisenbahnzüge, bewegt, fast ohne eine Empfindung davon zu haben. Die Ruhe in der Gondel ist derart, sagt ein viel erfahrner Luftschiffer, daß ein Licht nicht flackert, und man lose Baumwolle auf

der flachen Hand erhalten kann. Flammarion erzählt, daß sein Uebelbefinden stets aufhörte, wenn er sich in die reinen Luftschichten erhoben habe, und er setzt hinzu: „Möglicherweise wird eine Zeit kommen, wo die Herren Aerzte ihre Patienten anstatt nach Trouville oder Biarritz, in die Luftbäder der oberen Regionen senden.“ Freilich muß man sich vor dem Emporsteigen in jene Höhen hüten, wo der abnehmende Luftdruck Beschwerden beim Athmen, Stockungen im Blut, Schmerzen in den Muskeln erzeugt, und zugleich die niedre Temperatur hemmend auf den Lebensprozeß einwirkt. Die größte Höhe, bis zu welcher jemals ein Sterblicher vorgedrungen war, ist die von 11,612 Mtr., d. i. das Anderthalbfache der höchsten Berge der Erde. Glaisher, Direktor der Sternwarte zu Greenwich, erreichte sie bei einer im Jahr 1863 zu wissenschaftlichen Zwecken unternommenen Fahrt mit dem Luftschiffer Coxwell, aber er erreichte sie allerdings, als er bereits das Bewußtsein verloren hatte, und als Coxwell, dessen Hände von der Kälte schon ganz schwarz und gebrauchsunfähig waren, das Ventil nur eben noch mit den Zähnen öffnen konnte, um den Ballon schleunigst sinken zu machen, wonächst Glaisher bald wieder zu sich kam. Gleichwol war er mit Coxwell in den Regionen des Todes gewesen. Von den sechs Tauben, welche sie mitgenommen hatten, ließen sie die erste bei 4800 Meter Höhe fliegen: sie breitete die Flügel aus, aber unvermögend in der dünnen Luft zu steuern, trieb sie flatternd im Winde. Die zweite, bei 6400 Meter losgelassen, kämpfte rüstig gegen den eisigen Luftstrom, drehte sich aber fortwährend wie ein Kreisel. Die dritte, bei 8000 Meter ausgesetzt, fiel wie ein Stein und verschwand sofort. Die übrigen drei wurden bis zum Hinabsteigen aufgehoben; die eine war dann aber todt, und die andre dem Erstarren nahe; nach einer Viertelstunde aber, während der Ballon weiter fiel, zupfte sie mit dem Schnabel an ihrem rosenfarbnen Halsbändchen, und entflog dann plötzlich mit großer Schnelligkeit nach Wolverhampton, von wo sie hergenommen war. Die letzte ward bei 6400 Meter, während der Ballon fiel, losgelassen; sie war die klügste von allen, denn sie setzte sich sogleich oben auf den Ballon

und blieb dort ganz gemüthlich sitzen, bis man der Erde ziemlich nahe war. Von allen sechs Tauben kam nur eine nach Wolverhampton zurück; und Glaisher meint, es solle ihn wundern, wenn es nicht die letzte gewesen wäre. Wolverhampton wird von den britischen Luftschiffern für größere Expeditionen deshalb gern zum Ausgangspunkt gewählt, weil dieser Ort ziemlich in der Mitte des für die Luftschifffahrt der Nähe des Meeres wegen nicht gerade sehr günstig gelegenen Inselreichs sich befindet.

Außer für wissenschaftliche Zwecke, in welcher Beziehung ich neben Glaisher nur an die aëronautischen Expeditionen von Biot, Bixio, Robertson, Gay-Lussac, der bis zu 7231 Mtr. gelangte, erinnern will, hat die praktische Benutzung des Ballons sich bisher auch auf Kriegszwecke erstreckt. Seine erste Verwendung fand er bekanntlich in der Schlacht von Fleurus; auch bei der Belagerung von Charleroi leistete er Dienste. Man baute große Hoffnungen darauf, und errichtete 1794 zu Meudon sogar eine militairisch-aëronautische Schule. Napoleon, dem dieselbe keine greifbaren Ergebnisse lieferte, löste sie auf. Er hatte nur einmal, mehr zu politischen, als zu militairischen Zwecken, von einem Ballon Gebrauch gemacht, den er von dem Esbekiehplatz zu Kairo aufsteigen ließ, um den Arabern zu imponiren. Aber in der letzten Annahme hatte er sich gewaltig getäuscht. Die urkonservativen Moslems würdigten das ganze Ding, von welchem der Prophet im Koráhn keine Silbe erwähnt, zum großen Aerger des Generals Bonaparte, kaum eines Blicks. Bei der Belagerung Venedigs durch die Oesterreicher wurden die Ballons in Anwendung gebracht, aber ohne günstigen Erfolg. Bei Solferino sollte mit einem Ballon rekognoszirt werden; er traf aber, infolge einer Verzögerung auf dem Transport, zu spät auf dem Schlachtfelde ein. Es braucht nicht erwähnt zu werden, daß alle großen Militairmächte ihre Aufmerksamkeit, und mehr als diese, dem Gegenstande zuwendeten; insbesondre seitdem der letzte entscheidende Schlag des amerikanischen Bürgerkriegs, die Eroberung von Richmond im Jahre 1862, dem General Mac Clellan hauptsächlich durch die mehrfachen Rekognoszirungen und Aufnahmen

mittelst des Luftballons gelang. Wer weiß, ob nicht in Zukunft Feuergefechte von Ballon zu Ballon stattfinden, und jene alte, durch Dichtung und Kunst popularisirte Sage von dem Kampfe der Geister in den Lüften zur blutigen Wahrheit wird!

Im letzten deutsch-französischen Kriege haben bekanntlich die Ballons bei der Belagerung von Paris nicht zu unterschätzende Dienste geleistet. Im ganzen sind durch die von dem General-Postdirektor Rampont mit großem Geschick und unermüdlicher Energie organisirte Pariser Ballonpost während der Belagerung 91 Passagiere, 363 Tauben und 2,500,000 Briefe im Gewicht von 10,000 Kilogrammen befördert worden; meist waren diese in Form von Briefkarten angefertigt; außerdem wurden auch mikroskopisch autographirte Journale befördert.

Während der Zeit vom 23. September bis 22. Januar wurden 65 Ballons abgelassen. Davon geriethen fünf in die Hände der Sieger, vier gingen in Belgien, drei in Holland, zwei in Deutschland (bei München und Wetzlar) und einer in Norwegen nieder. Nur zwei sind spurlos verschwunden, wahrscheinlich fielen sie ins Meer; in Port Natal an der Südostspitze von Afrika fand man im Herbst 1873 in den Zweigen eines Baumes die Ueberreste eines der von der französischen Regierung abgesandten Luftballons. Die auf die Ballons gerichteten Kugeln der Preußen, berichten die Pariser Luftschiffer, gingen etwa 8—900 Meter hoch, und wir mußten uns in eine Region von 1010 Meter erheben, um vor ihnen sicher zu sein. Die erste Fahrt über die deutschen Linien hinweg machte Tissandier am 30. September 1870, also acht Tage nach der Einschließung. Er kam bei Dreux herunter und erzählt: „Mit freudiger Genugthuung gab ich dem Postmeister in Dreux meine Depeschen. Da liegen vor meinen Augen gegen 30,000 Briefe aus Paris. 30,000 Familien werden dem Ballon danken, der ihnen, hoch über Wolken hinweg, Kunde von den Belagerten gebracht hat! Welche Freudenthränen bergen diese Briefbündel! Welche Romane, welche Geschichten, welche Tragödien mag die grobe Hülle des Postsacks umschließen!“ Am merkwürdigsten war wol die

Reise des Ballons ville d'Orleans, der bis Liffjeld, 60 Meilen nördlich von Christiania verschlagen wurde. Rolier und Dechamps, welche am 24. November 1870 bei eingetretner Dunkelheit in demselben von Paris aufgestiegen waren, kamen in eine starke Windströmung; sie hörten nach mehrstündiger Fahrt ein wunderbares Geräusch unter sich und erkannten bei Tagesgrauen zu ihrem Schrecken das Meer, welches sich unübersehbar weit dehnte. Sie hielten es für den Ozean; es war die Nordsee. Alle Signale, welche sie den ab und zu auftauchenden Schiffen gaben, blieben ohne Erfolg. Dann umhüllte sie ein dichter Nebel, während sie das Meer noch rauschen hörten. Sie hatten mit ihrem Leben abgeschlossen. Da stieß die Gondel plötzlich an den Wipfel einer Tanne; sie kamen auf einem Schneefelde, 60 Meilen nördlich von Christiania zur Erde, wo sie sich Bauersleuten, die eine ihnen ganz unbekannte Sprache redeten, gegenüber befanden. Man konnte sich erst garnicht verständigen. „Da kam ich, sagte Rolier, auf den Gedanken, die Form unseres Ballons, der weitab im Walde liegen geblieben war, auf ein Stückchen Papier zu zeichnen, und glücklicher als Dumas, welcher einst in einem holländischen Wirthshause dem Kellner einen Champignon aufzeichnete und dem man darauf einen aufgespannten Regenschirm brachte, gelang es uns, den guten Leuten die Situation durch dieses Hülfsmittel begreiflich zu machen. Der Ballon hatte in 15 Stunden 180 geographische Meilen zurückgelegt und war mithin mit der doppelten Schnelligkeit unserer Kurierzüge gesegelt. Es ist dies zugleich die weiteste Landreise, die bisher im Ballon ausgeführt worden, allerdings unfreiwillig. Bei dem berühmten englischen Luftschiffer Green, dessen sämmtliche Fahrten glücklich abliefen, war es dagegen Absicht, im Jahre 1836 eine längere Fahrt mit Ueberschiffung des Kanals zu machen. Er kam in 16 Stunden von London bis Weilburg in Nassau. Flammarion und Godard legten 1867 eine Nachtreise von Paris bis in die Gegend von Solingen zurück und brauchten für diese 70 deutsche Meilen lange Strecke 12½ Stunden. Die erste weitere Luftreise hatte übrigens Garnerin ausgeführt, der

am 19. August 1809, um 10 Uhr Abends, in Paris aufstieg und am andern Vormittag in Aachen landete. Die erste Nachtreise unternahm Testu am 18. Juni 1785; er kam 36 Meilen von Paris glücklich zur Erde. Wegen der Feuersgefahr bleibt es immerhin nicht ungefährlich, bei ungedeckter Gondel Licht anzuzünden. Um bei den Nachtfahrten die Instrumente abzulesen, bediente sich Flammarion einer kleinen hohlen Krystallkugel, in welche er Leuchtwürmer eingeschlossen hatte. Die Nachtfahrt Nadars mit dem Géant vom 18. Oktober 1865, die wol noch in Aller Erinnerung ist, nahm der unglücklichen Landung wegen, welche Beinbrüche und sonstige Verwundungen verursachte, kein gutes Ende, obwol der Anfang sehr günstig gewesen. Der Ballon, dessen mit 8 Personen besetzte Gondel zwei Etagen hatte, stieg um 6 Uhr Nachmittags auf dem Marsfelde zu Paris auf und kam in einer Nacht bis Nienburg in Hannover, wo dann das Schleifen bei der Landung vor sich ging, weil der Thau der Nacht alle Stricke ungefügig gemacht hatte, namentlich die des Ventils.

Im ganzen liefern diese Thatsachen den Beweis, daß man im Stande ist, mit dem Ballon längere Reisen zu unternehmen. Die Schnelligkeit und Richtung hängen zur Zeit freilich noch ganz vom Winde ab; und hier tritt der Kern der Frage hervor.

Was zunächst die bisher erreichten Geschwindigkeiten betrifft, so war die größte 20 deutsche Meilen in der Stunde; 8, 10 und 12 Meilen sind öfter zurückgelegt worden; natürlich auch je nach Umständen viel geringere Geschwindigkeiten. Aus einer Zusammenstellung von 1500 Reisen ergiebt sich ein mittlerer Durchschnitt von 40 Kilometern, d. i. $5^1/_3$ Meilen in der Stunde. Glaisher stellte zuerst fest, daß die Schnelligkeit der Luftströmung in den oberen Schichten größer sei, als unmittelbar über der Erdoberfläche. Während er z. B. am 12. Januar 1865 auf einer Fahrt von Woolwich bis Lakenhealts 70 englische Meilen in 2 Stunden 11 Minuten zurücklegte, zeigte das Anemometer der Sternwarte

zu Greenwich zu derselben Zeit nur eine Strömungsschnelligkeit von 6 Meilen in der Stunde. Am 18. April 1863 machte er eine Ballonfahrt von 45 englischen Meilen in 1½ Stunden, während das Greenwicher Anemometer nur 2 Meilen Geschwindigkeit der Luftströmung ergab.

Im allgemeinen legt ein schwacher Wind in einer Stunde 1800 Meter, ein mäßiger Wind schon das vierfache, eine Brise, welche die Segel schwellt, das zehnfache, d. i. 18,000 Meter oder 2½ Meilen, ein starker Wind das zwanzigfache, d. i. 36,000 Meter oder 5 deutsche Meilen, ein Sturm 12 Meilen, ein Orkan 18 Meilen, mitunter sogar 22 Meilen zurück; ja die Schnelligkeit der Cyclons und Teifuns kann bis auf 30 Meilen in der Stunde steigen, beträgt gewöhnlich aber nur die Hälfte. Die eben angegebenen Geschwindigkeiten sind aber alle auf der Erde gemessen, während in den höheren Luftschichten, wo sich weder Berge noch Wälder entgegenstemmen und die tropischen wie die polaren Luftströmungen ungehindert kreisen, die Geschwindigkeit wie bemerkt eine erheblich größere ist. Mit der bisher im Ballon erreichten größten Geschwindigkeit von 20 Meilen in der Stunde würde man eine Luftreise um die Erde in etwa 11 Tagen (gegen 80 Tage, welche jetzt erforderlich sind) zurücklegen können. Ein Lachs würde in 60 Tagen um die Erde schwimmen, eine Brieftaube sie in 23 Tagen umkreisen. Die mittlere Geschwindigkeit eines rüstigen Fußgängers beträgt ¾ Meile in der Stunde, die der Posten 1¾ bis 2 Meilen, diejenige eines guten Postdampfers 3¾ Meilen in der Stunde; die schnellsten Fische würden 4 Meilen, ein englisches Rennpferd 6 Meilen, die besten Flieger 10 Meilen in der Stunde zurücklegen können; die Geschwindigkeit der Lokomotiven beträgt 7½ bis äußerstens 15 Meilen, einer Kanonenkugel 127 Meilen; die Erde legt bei ihrem Umlauf um die Sonne mehr als 18,000 Meilen in der Stunde, das Licht 190 Millionen und die Elektricität 272 Millionen Meilen in der Stunde zurück. Die Geschwindigkeit des Ballons ist aber bisher immer noch vom Winde abhängig; mit diesem in einer Richtung fortgetrieben, merken wir sie kaum, wie bereits erwähnt. Sollte es

gelingen, dem Ballon mittelst Kraftmaschinen eine eigne Bewegung zu geben, ihn unabhängig vom Winde zu steuern, so würde, selbst wenn auf diese Weise durch uns bis jetzt noch unbekannte Kraftmittel eine Geschwindigkeit wie die obige von 20 Meilen in der Stunde gegen die Luftströmung erreicht werden sollte, doch wol aus physiologischen Gründen davon Abstand zu nehmen sein, da unsere Lungen nicht die der Vögel sind und wir bei einer so ungeheuer schnellen Weise die Luft zu durchschneiden wahrscheinlich ersticken würden.

Die hohlen Knochen der Vögel, in denen die erhöhte Blutwärme eine verdünnte Luft unterhält, haben vor dem Gelenkkopfe ein Loch, durch welches ein Luftkanal eindringt, am andern Ende wieder hervorkommt und sich in den nächsten Knochen fortsetzt. Auch in den Federkielen ist die Luft durch die Wärme verdünnt; bei den weitfliegenden Vögeln sind sogar Schädel, Wirbel, Rippen und Becken ausgehöhlt. Bell Pettigrew in seinem soeben zu London erschienenen, die Ergebnisse eingehendster Studien darstellenden Werke: „Animal Locomotion, or Walking, Swimming, and Flying“ stellt allerdings die Behauptung auf, daß es auf diesen Umstand nicht ankäme; es gäbe Geschöpfe mit hohlen Knochen und Luftzellen, die niemals zum Fliegen bestimmt seien; und andrerseits sehr geschickte Flieger ohne jene Hülfsmittel. Die Hauptsache ist indeß, daß die Masse der an sich sehr starken Muskeln unvergleichlich viel größer ist im Verhältniß zum Gewicht des Körpers, als bei uns. Zugleich ist das Brustbein außerordentlich entwickelt, um den starken Flügelmuskeln als Anheftungsfläche zu dienen; dasselbe steht mit der Flugfertigkeit in einem so genauen Verhältniß, daß man bei jedem Vogel diesen Knochen nur mit dem übrigen Skelett zu vergleichen braucht, um seine größere oder geringere Flugkraft danach bemessen zu können. Beim Schweben kann der Vogel außerdem die Muskeln durch die nöthige Rast zu neuer Kraftentwicklung stärken. Die Federn, als schlechte Leiter, bewahren ihm die Wärme; und ihre Dichtigkeit, sowie ihre Benetzung mit dem Saft der Fettdrüse wehrt dem Eindringen des Regens

wenigstens geraume Zeit. Alle diese Bedingungen, welche uns einen abermaligen Einblick in die wunderbare Kunst und Weisheit des Schöpfers gewähren, fehlen bei dem menschlichen Körper. Nach den Berechnungen von Liais beträgt der zum Fluge erforderliche Kraftaufwand eines Vogels für die Sekunde noch nicht den dritten Theil seines um 1 Meter gehobnen Körpergewichts. Die Bewegungskraft eines Pelikans, welcher Vogel ungeachtet seines größern Gewichts und seiner anscheinenden Schwerfälligkeit ungemein hoch und schnell fliegt, wie ich bei einer dreiwöchentlichen Fahrt auf dem Nil fast täglich zu beobachten Gelegenheit hatte, schätzt Wenham auf $^{1}/_{11}$ Pferdekraft. Helmholtz in seiner Abhandlung über ein Theorem, geometrisch ähnliche Bewegungen flüssiger Körper betreffend, nebst Anwendung auf das Problem, Luftballons zu lenken, kommt durch theoretische Entwicklung, von den hydrodynamischen Gleichungen ausgehend, zu dem Ergebniß, daß die Größe der Vögel eine Grenze hat, wenn nicht die Muskeln in der Richtung weiter ausgebildet werden können, daß sie bei derselben Masse noch mehr Arbeit zu verrichten vermögen als bisher; und er hält es für wahrscheinlich, daß im Modell der großen Geier die Natur schon jene Grenze erreicht habe. Unter diesen Umständen sei es also kaum als möglich zu betrachten, daß der Mensch auch durch den allergeschicktesten flügelähnlichen Mechanismus, den er durch seine eigne Muskelkraft zu bewegen hätte, zum Fliegen in den Stand gesetzt werden würde. Dies stimmt im Ergebniß ganz mit den Untersuchungen Babinet's überein. Dieser sagt: „Wenn die Kraft eines Pferdes hinreicht, um einen Mann von mittlerm Gewicht — 150 Pfund — in einer Sekunde einen Meter hoch zu heben, so wird die um das Vier- oder Fünffache geringere Kraft des Menschen nicht ausreichen, sein eigenes Gewicht in einer Sekunde um mehr als $^{1}/_{4}$ oder $^{1}/_{5}$ Meter zu heben; nun aber sinkt unser Körper in derselben Zeit zufolge des Gesetzes der Schwere um 5 Meter; und es bedürfte deshalb für uns eine 20- oder 25mal größere Kraft, um uns in der Luft zu erhalten: deshalb ist es mathematisch unmöglich, daß der Mensch jemals fliege. Andere Be-

rechnungen führen zu dem Ergebniß, daß es, um den Leib des Menschen durch die Luft zu tragen, Flügel von 12 bis 15,000 Quadratfuß Schirmfläche bedürfe — das ist ungefähr das Dreifache der Decke des Saales, in welchem wir uns befinden — die mit einer Geschwindigkeit von 3 Fuß in der Sekunde bewegt werden müßten. Bell Pettigrew in dem vorerwähnten Werke knüpft dagegen an die längst gemachte Beobachtung, daß gewisse Insekten ungeachtet ihrer kleinen Flügel sehr schnell zu fliegen vermögen, weil sie eine große Anzahl von Schwingungen in kurzer Zeit ausführen, die Behauptung an, daß der Mensch verhältnißmäßig kleiner, aber mit großer Schnelligkeit zu bewegender Schwingen zur Fortbewegung in der Luft bedürfe. Zu einer so schnellen und konstanten Bewegung reicht aber eben die menschliche Muskelkraft beiweitem nicht aus.

Wolverstanden beziehen sich die erwähnten Berechnungen und Bemerkungen auf den Fall, daß der Mensch auf seine eigne Muskelkraft angewiesen sei. Nichts hindert ihn aber, sich für jenen Zweck andere Kräfte und Elemente dienstbar zu machen, wie z. B. durch einen Ballon die Wirkungen des Gesetzes der Schwere aufzuheben und eine Kraftmaschine zur Fortbewegung zu benutzen.

Es scheint, daß das Problem in dieser Gestalt wol noch am ersten Aussicht auf Verwirklichung habe.

In dem einen Jahre 1868 sind allein von der französischen Regierung 14 Patente auf Flugmaschinen ausgefertigt worden. Die Franzosen Nadar, Pontin, d'Amécourt, de la Landelle, du Temple, Pillet u. A. haben sich darin versucht. Ebenso die Engländer und Amerikaner Henson, Wenham, Stringfellow und Penningson. Petroleum, kochender Terpentin und Spiritus sind dabei u. a. zur Erzeugung der Triebkraft verwandt worden. Im Jahre 1868 war von der Londoner aëronautischen Gesellschaft im Krystallpalast zu Sydenham eine Luftschifffahrts-Ausstellung hergerichtet worden, welche in Zeichnungen, Modellen und Beschreibungen alle neueren Fortschritte in dieser Kunst anschaulich vergegenwärtigte, und nützliche Anregungen zu weiteren Studien und Versuchen auf diesem, durch seine Widerspänstigkeit sehr schwie-

rigen, aber dem menschlichen Geiste gewiß nicht unüberwindlichen Gebiete gab.

Die schon im vorigen Jahrhundert gemachten Versuche, den Ballon mit Segel und Steuer nach Art der Schiffe auf eigne Bewegung und Lenkung zu behandeln, erwiesen sich als kraftlos. Wir haben es nicht mit einer 73 Ztm. hohen Quecksilber- oder 10 Mtr. hohen Wasserschicht, sondern mit einem ungemein viel mehr ausgedehnten, also entsprechend dünneren und überdies ungleichmäßig dichten Medium eines andern Aggregatzustands zu thun. Auch ist ein Schiff ja nur theilweise im Wasser befindlich und die Luft wirkt zu seiner Fortbewegung mit, während der Ballon, gleich einem Fische im Meere, mitten in der Luft schwimmt. Der berühmte englische Luftschiffer Green — welchem die Aëronautik u. a. die Einführung des billigern Kohlengases an Stelle des Wasserstoffs zur Füllung der Ballons verdankt, wodurch, wenn auch dieses Gas schwerer ist und mithin einen größern Ballon bedingt, doch eine erhebliche Ersparniß und Erleichterung beim Füllen erzielt, sowie der Vortheil erreicht wurde, daß das Gas wegen seiner geringern Affinität zur atmosphärischen Luft weniger schnell durch die Wirkungen der Endos- und Exosmose entweicht. Green also machte zuerst die Bemerkung, daß in den verschiedenen Höhen die Luftströme nach verschiedenen Richtungen sich bewegen. Er beschäftigte sich, ein Maury des Luftmeers, lange Zeit mit diesem Studium und kam zu dem Schlusse, daß es möglich sein müsse, einen im voraus auf der Erde festgesetzten Bestimmungsort zu erreichen, wenn man sich in den entsprechenden Luftstrom begebe. Nun hat der Luftschiffer wol die vertikale Bewegung des Ballons, und zwar das Steigen durch Auswerfen der Ballastsäcke, das Fallen durch Oeffnen des Ventils, beliebig in der Hand; und das Barometer, der Kompaß der Aëronauten für die Manöver dieser Bewegung, orientirt ihn genau über die verschiedenen Höhen; aber abgesehen davon, daß keineswegs ein korrespondirender Luftstrom für alle Fälle vorhanden ist, verliert man auch bei dieser Operation zu viel Ballast und Gas, und gefährdet damit nicht nur die Erreichung des Ziels, sondern auch die sichre Landung.

Man wurde also nothwendig auf den weitern Schritt, der Verbindung einer Kraftmaschine mit dem Ballon, geführt. Der Erste, welcher mit einer Dampfmaschine emporstieg, die eine Schiffsschraube in Bewegung setzte, war der geniale Henri Giffard zu Paris, der Erfinder des Injektors, im Anfange der fünfziger Jahre. Die erste Idee der Anwendung einer Dampfschraube zur Bewegung des Ballons hatte Leinberger in München gegeben. Giffard's Versuche, obwol mit großer Kühnheit ausgeführt, entsprachen den gehegten Erwartungen nicht. Sie ergaben nur, daß ein Ballon mit Dampfschraube sich in ruhiger Luft mit einer Schnelligkeit von 2 bis 3 Meter in der Sekunde fortbewegen, oder dem Drucke eines Windes von 2 bis 3 Metern mit Erfolg Widerstand zu leisten vermöchte. Giffard landete nach kurzer Frist in rascher und gefährlicher Niederfahrt. Die von ihm erlangte eigne Geschwindigkeit des Ballons, an sich immerhin ein beachtenswerthes Ergebniß, ist ganz unzureichend, um gegen den Wind anzugehen. Sein Bewegungsapparat wog 150 Kilogramm bei 3 Pferdekraft, mithin 50 Kilo für die Pferdekraft. Und dies ist eben die schwache Seite der Verwendung der Dampfmaschine. Sie hat, abgesehen von der nicht zu unterschätzenden Feuergefährlichkeit, im Verhältniß zu ihren Leistungen ein zu großes Gewicht, das durch den Kohlen- und Wasserbedarf noch wesentlich erhöht wird.

Von der Thatsache ausgehend, daß es bis jetzt noch keine Kraftmaschine giebt, die im Verhältniß zu ihrer Leistung ein so geringes Gewicht hat, wie der Muskel-Apparat des Menschen, machte der Akademiker Dupuy de Lôme, angeregt durch die Ballonpost während der Belagerung, im Jahre 1872 einen weiteren Versuch der Lenkbarkeit des Ballons, indem er die Schraube, welche zugleich zweckmäßiger konstruirt war, als diejenige Giffard's, durch 8 Mann bewegen ließ, die sich je vier alle halbe Stunde ablösten. Als Steuer benutzte er ein dreieckiges Segel von 5 Meter Höhe und 15 Qu.-Meter Fläche. Im ganzen hatte er 14 Mann an Bord. Um die Permanenz der Gestalt des Ballons, welche für die Lenkung nicht ohne Wichtigkeit ist, zu erreichen, hatte er, wie vor ihm schon Andere, einen kleinen Ballon, Ballonet, in 1/10

des Volumens des größern, im Innern des letztern angebracht und mit gewöhnlicher atmosphärischer Luft gefüllt. Bei 866 Meter Höhe konnte er den großen Ballon ungeachtet des abnehmenden Drucks der äußern Luft und der zunehmenden Expansion des Gases noch in seiner ursprünglichen Gestalt erhalten. Das Anemometer am Vordertheil der Gondel blieb unbeweglich, so lange die Schraube still stand; es drehte sich, sobald man sie gehen ließ: ein Beweis, daß der Ballon eine eigne Bewegung hatte. Man beobachtete die Richtung und verfolgte den Lauf des Ballons auf einer Karte; beim Niedergange sah man ein Dorf unter sich liegen; nach der Karte sagte man sich, daß dies Mondécourt an der Grenze des Departements Aisne sein müsse. Man fragte die herbeigelaufenen Bauern, wie der Ort heiße, und die Antwort lautete: Mondécourt. Dies war gewiß ein ermuthigender Fortschritt. Dagegen erschienen die Ergebnisse in Beziehung auf die Schnelligkeit und Lenkbarkeit weniger günstig. Man erlangte, wenn alle 8 Mann zugleich an der Schraube arbeiteten, eine Geschwindigkeit von $2{,}_{82}$ Meter in der Sekunde, d. i. von $10^1/_4$ Kilometer in der Stunde bei $27^1/_2$ Schraubenumdrehungen in der Minute.

Giffard's Maschine von 3 Pferdekraft hatte also, da sie dreimal soviel wirken konnte als 8 Menschen, verhältnißmäßig ein geringeres Ergebniß gezeigt. In einem Winde von 12 Metern in der Sekunde erlangte Dupuy eine Abweichung von 12 Grad. Helmholtz, welcher auch die Resultate des Dupuy'schen Versuchs einer wissenschaftlichen Untersuchung unterzogen hat, kommt theoretisch zu dem Ergebniß, daß man mittelst eines sehr großen und mit Wasserstoffgas gefüllten Ballons wol das anderthalbfache von der bisherigen Geschwindigkeit der Kriegsdampfer erreichen könne, und daß diese Geschwindigkeit schon hinreichend sein würde, um gegen eine frische Brise anzugehen. Aber die Konstruktion und Füllung so kolossaler Ballons, deren lineare Dimensionen etwa $3^1/_2$ mal größer sein müßten, als die untergetauchten Theile eines Linienschiffes, ist, abgesehen von dem Kostenpunkt, sehr schwierig. Mit einem Ballon in den gewöhnlichen Größenverhältnissen würde sich nach Helmholtz' Berechnungen, eine Geschwindigkeit von $14{,}_{15}$

Fuß in der Sekunde, oder 16,$_5$ Kilometer, d. i. etwa 2$^1/_4$ Meile in der Stunde wol erreichen lassen. Freilich kommen dabei noch praktische Schwierigkeiten in Betracht.

Das letzte Experiment der Lenkbarkeit eines Luftschiffs, dessen wir noch zu erwähnen haben, ist dasjenige des Ingenieurs Hänlein aus Mainz, welches auf Veranlassung des Wiener aëronautischen Komités im Jahre 1872, äußerer Umstände halber aber nicht in Wien, sondern zu Brünn ausgeführt wurde. Die Eigenthümlichkeiten desselben bestehen in der Gestalt des Ballons, die abweichend von der traditionellen Form, dem Körper der Fische nachgeahmt ist, um auf weniger Luftwiderstand zu stoßen, ein Punkt, den übrigens Dr. Mertens aus Berlin bereits in einer 1852 verfaßten Beschreibung eines von ihm erfundnen Luftschiffs als unerläßlich bezeichnet hatte; und sodann in der Verwendung der Lenoir'schen Gasmaschine an Stelle der Dampfmaschine. Die Gasmaschine ist als Ballon-Motor insofern der Dampfmaschine überlegen, als sie weniger feuergefährlich und namentlich auch leichter ist: das Gewicht der Dampfmaschine mit gefülltem Kessel wird das Gewicht einer gleich leistungsfähigen Gasmaschine immerhin um das fünf- bis siebenfache übersteigen; zudem sollte nach Hänlein's Plan der Gasmotor aus dem Ballon selbst gespeist werden. Die Schraube war vierflügelig; das hinten angebrachte Steuer glich einem Fischschwanze. Hänlein hatte sein Projekt schon i. J. 1865 zu London aufgestellt. Nachdem Versuche mit einem Modell im Sophiensaal in Wien ein befriedigendes Ergebniß geliefert hatten, bildete sich ein Komité von Männern der Wissenschaft und von Kapitalisten, um ein Experiment in der Wirklichkeit auszuführen. Hänlein's Gasmaschine war 1,$_9$ Mtr. lang und 1,$_{05}$ Mtr. breit; ihr Gewicht betrug 233 Kilo. Dem sehr unangenehmen Stoßen der Explosionsmaschinen hatte Hänlein durch Anbringung von 4 Zylindern entgegenzuwirken versucht, deren jeder 16 Zentimeter Durchmesser hatte; bei 90 Touren ergab sich 0,$_{72}$ $^{m.}$ Kolbengeschwindigkeit. Die Kraft der 4 Zylinder stellte sich auf 3,$_6$ Pferdekraft. Für die Maschine ist nun aber, wenn sie längere Zeit regelmäßig arbeiten soll, ein Kühler mit dem nöthigen Wasser erforderlich,

und dies ist wiederum ein Nachtheil; der Kühler wiegt 110 Kilogramm und zu einer mehrstündigen Arbeit bedarf man 75 Kilogramm Wasser; fügt man dies hinzu, so ergibt sich ein sehr erhebliches Gewicht für die Pferdekraft. Bei dem Versuch am 13. Dezember 1872 zeigte sich ein unerwartetes Hinderniß: das Brünner Leuchtgas erwies sich von größerm spezifischen Gewicht, als das Wiener. So mußte man den Kühl-Apparat zurücklassen und einen Nothkühler mitnehmen. Infolgedessen erhitzte sich die Maschine dermaßen, daß die Schraubenthätigkeit jedesmal nach etwa 5 Minuten unterbrochen werden mußte. Eine Wirkung der Schraube war wahrzunehmen, dagegen waren in Ansehung der Wirkung des Steuers die Meinungen getheilt. Am folgenden Tage wurden die Versuche wiederholt; man erzielte mit dem Winde, der schwach war, eine Geschwindigkeit von 1,9 Mtr. in der Sekunde, gegen den Wind eine solche von 63 Ztm.; also eine eigene Geschwindigkeit des Ballons von 1,3 Mtr. in der Sekunde; hierbei war die mittlere Umdrehungsgeschwindigkeit der Schraube nur 40 Touren in der Minute, während sie mit dem Kühler wol auf 70 hätte gesteigert werden können. Aber es zeigte sich wieder der Uebelstand, daß die Maschine nicht regelmäßig arbeitete; die durch die entzündeten Gase erzeugten Niederschläge hatten eine Verschmierung der Zylinder und der Kolbenstange zur Folge. So viel indeß thaten die Hänlein'schen Versuche von neuem dar, daß durch Anwendung der Ressel'schen Schraube dem Luftschiff eine horizontale eigne Fortbewegung gegeben werden kann. Das Wiener Komité ist auch keineswegs entmuthigt, sondern hat sich zur Anstellung weiterer Versuche entschlossen, „in der Hoffnung — so schreibt sein Präsident — durch neue Ideen dieses an sich so schwierige Problem eines lenkbaren Luftschiffs vielleicht dennoch und möglicherweise in kürzester Zeit, wenn auch nicht gänzlich zu lösen, so doch einen Schritt vorwärts zu bringen." In der That ist inzwischen, wie ich einer neueren Mittheilung entnehme, von Herrn Siegfried Markus in Wien ein andrer Motor, bestehend aus einer Vereinigung des Lenoir'schen mit dem Otto Langer'schen System der Gasmaschine angegeben und in der Ausführung begriffen, an welchen sich große Hoffnungen knüpfen.

Gleichzeitig ist man in England beschäftigt, im Anschluß an die von der britischen Marine in dieser Hinsicht bereits gemachten außerordentlichen Anstrengungen, das Gewicht der Dampfmaschine durch Konstruktionsvortheile, hohe Spannungen und große Kolbengeschwindigkeit möglichst zu verringern. Ich habe aus Oxford vor kurzem eingehende Mittheilungen über das Unternehmen der Herren Moy und Shill erhalten, welche eine Dampfmaschine von 4 Pferdekraft und nicht größerm Gewichte als 20 Kilogr. herstellen wollen. Die Zylinder sind in dem Kessel, dessen Fläche 0,6 Quadratmtr. beträgt, unter der Oberfläche des Wassers eingeschlossen. Außer dieser Maschine sind die genannten Herren mit der Herstellung eines Apparats ihrer eignen patentirten Erfindung beschäftigt, welcher sich durch mechanische Mittel erheben soll: kein Gas, kein Ballon; die dazu erforderliche Maschine hat 4 Pferdekraft und soll nur 15 Kilogr. wiegen. Das klingt unwahrscheinlich; aber mein Oxforder Gewährsmann schreibt mir, daß der Apparat wirklich seiner Vollendung entgegen gehe, und daß man hoffe, ihn bereits in einigen Wochen probiren zu können. Wenn man bedenkt, daß zu Watt's Zeiten die Dampfmaschine noch ein Gewicht von 2,000 Kilo für die Pferdekraft ergab, und daß heute noch viele Dampfmaschinen 1,000 Kilo für die Pferdekraft wiegen, während man doch schon Lokomotiven von 85 bis 112 Kilo für die Pferdekraft ermöglicht hat, und die Crampton-Lokomotive sogar nur 68 Kilo, Räder, Büchsen, Federn, die ja in der Luft nicht in Betracht kommen, abgerechnet, eigentlich nur 50 Kilo für die Pferdekraft wiegt; ja, daß die englischen kleinen Schiffsmaschinen von Thorney Croft nur ein Gewicht von 30 Kilo für die Pferdekraft besitzen: so ist auch hier ein gewaltiger und für die Zukunft verheißungsvoller Fortschritt unverkennbar.

Das wäre ungefähr die übersichtliche Darstellung der bisherigen Leistungen auf diesem Gebiete. Wenn das Problem zur Zeit noch seiner Lösung fern zu sein scheint, so ist doch andrerseits in allen bisherigen Versuchen ein stetiger Fortschritt zu erkennen. Und dies ist eine Thatsache von der erfreulichsten Verheißung. Die Erfindung des Luftballons ist ja noch keine hundert Jahre alt. Als Strada

1617 in seinen Proclusiones Academicae die Idee der Möglichkeit einer Korrespondenz in die Ferne mittelst Zifferblatt und Magnetnadel hinwarf, und Bailey in seinem Dictionary 1730 sagte: „Einige Autoren schreiben, daß Leute mittelst des Magnets oder Polsteins ihre Gesinnungen einem Freunde in großer Entfernung mitzutheilen im Stande seien, so z. B., daß wenn der Eine in London, der Andre in Paris sich befindet und jeder ein Kreisalphabet, wie das Zifferblatt einer Uhr, und eine Magnetnadel hat, dann zu derselben Zeit, in welcher die Londoner Nadel in Bewegung gesetzt wird, in gleicher Weise die Pariser die nämlichen Zeichen geben wird" — da haben gewiß die Meisten den Kopf über solche ‚Phantasien und Chimären' geschüttelt. Jetzt telegraphiren wir durch Wüsten und Ozeane nach dem Mississippi, dem Amur und dem Ganges. Die Länge der Telegraphenlinien beträgt zehnmal, diejenige der Leitungen zwanzigmal den Erdumfang!

Vergegenwärtigen wir uns, wie lange es gedauert haben mag, ehe der Mensch leidliche Seeschiffe herstellte, — im ganzen Alterthum wagte man sich von den Küsten nicht fort; und Jahrtausende seit der ersten schüchternen Meerfahrt vergingen, ehe im 14. Jahrhundert unsrer Zeitrechnung die Anwendung des Kompasses und weitere drei Jahrhunderte später die Erfindung des Sextanten erfolgte. Schon i. J. 1543 zeigte der spanische Seekapitain Blasco de Garay im Hafen von Barcelona ein Dampfschiff nach seiner Erfindung. Und doch erklärte noch i. J. 1802 die von Napoleon zur Prüfung des Fulton'schen Projekts eingesetzte wissenschaftliche Kommission die Idee, den Kanal mit Anwendung des Dampfes zu durchschiffen, für „visionär und unpraktikabel"! Ja, als die Dampfschiffe schon im Gange waren, führte der gelehrte Dr. Lardner in der Quarterly Review den wissenschaftlichen Nachweis, daß kein Dampfschiff je über den atlantischen Ozean werde gelangen können! Dergleichen Thatsachen sind schlußreich. Einer unserer hervorragenden Staatsmänner, der sich vielleicht unter den geehrten Zuhörern befindet, theilte mir vor wenigen Tagen mit, daß er einst vom

alten Fürsten Metternich folgenden Vorfall habe erzählen hören. Er, der Fürst, habe im Vorzimmer Napoleons und zwar ziemlich lange verweilt, als plötzlich ein Mann in tiefster Niedergeschlagenheit, die Spuren der Verzweiflung auf dem Gesicht, aus dem Kabinet herausgestürzt sei. Napoleon, welcher demnächst den Fürsten empfangen und ihm seine Entschuldigung wegen des Wartens gemacht habe, sei im Kabinet auf- und abgegangen und habe Metternich gefragt: „Haben Sie den Menschen gesehen, der soeben von mir herauskam?“ — Gewiß! — „Eh bien! c'est un fou! Er hat mir vorgeschlagen, die Flotte mit kochendem Wasser nach England hinüber zu treiben!“ Dieser Mann war Fulton, und Fürst Metternich, wenn er später, angesichts der inzwischen entfalteten Wunder der Dampfschifffahrt, jenen Vorfall erzählte, pflegte hinzuzusetzen: „Oft habe ich mich gefragt, was aus der Weltgeschichte geworden sein würde, wenn Napoleon die Vorschläge Fulton's genehmigt hätte und in England gelandet wäre!“ — Die Würdigung der Zukunft hängt von der Erkenntniß der Vergangenheit ab. Prophezeien ist Wissen. —

Die Verbesserungen, welche zunächst am Ballon anzustreben sind, würden sich darauf zu richten haben, daß man die Ortsveränderungen in der Vertikale, also das Heben und Senken, ohne Ballastausschüttung, bzl. ohne Ventilöffnung, mithin ohne Gasverlust, ermöglicht. Ferner, daß man das zur Speisung des Ballons nöthige Gas unterwegs selbst darstellt, z. B. durch eine entsprechende Zersetzung der Luft auf chemischem Wege, und daß man die Kraftmaschine mit demselben Gase speist, wie den Ballon; sodann recht dichte und doch leichte Ballonhüllen, um den Wirkungen der Endos- und Exosmose, der Diffusion der Gase zu begegnen. In dieser Beziehung ist der Firniß von größter Wichtigkeit. Hunderte und aber Hunderte von Versuchen sind gemacht worden, um den besten Firniß zu ermitteln, d. i. einen solchen, der sich gleichmäßig auftragen läßt, der unter den Einflüssen der feuchten Luft nicht gährt oder klebrig wird, was die äußerst nachtheilige

Bildung von Falten im Ballonbezuge herbeiführt, endlich der schnell trocknet und nicht schwer ist, — aber kein Erzeugniß hat bisher diesen Anforderungen genügt; am besten hat immer noch sehr reines, gekochtes Leinöl Probe gehalten. Endlich ist ein möglichst günstiges Verhältniß der Steigkraft zum Volumen des Ballons anzustreben: voluminöse Ballons vergrößern den Luftwiderstand und erschweren die Landung. Bezüglich der Schraube ist, falls man nicht etwa ein Räderschiff dem Propeller schließlich noch vorziehen sollte, wie u. a. Gaede in Hannover befürwortet, noch näher zu ermitteln: das angemessenste Verhältniß ihres Durchmessers zum Querschnitt des Ballons; die vortheilhafteste Form und Anzahl der Flügel; die Abweichung derselben von der Vertikalen u. s. w. Diese Momente entziehen sich der Berechnung: sie lassen sich nur empirisch durch genügend zahlreiche Versuche feststellen, für welche man die Mittel nicht scheuen muß.

Die Hauptsache bleibt aber die Erfindung einer hinlänglich starken Kraftmaschine von möglichst geringem Gewicht und Feuerungefährlichkeit. Dampfmaschinen genügen nicht; auch die kalorische Maschine ist nicht brauchbar befunden worden. Unter den explosiblen Stoffen hat man u. a. auch auf das Nitroglycerin und den Petroleum-Aether zum Gebrauch für die Motoren der Luftballons das Augenmerk gerichtet. Ferner ist, und zwar erst vor kurzem, feste Kohlensäure in Raketen vorgeschlagen worden, weil sie eine große Expansivkraft besitzt, ohne zu explodiren, also die Eigenschaften, welche man von den Stoffen fordert, mit denen Raketen geladen werden. Die Erzeugung einer Fortbewegung durch den Rückstoß der Raketen ist schon wiederholt ins Auge gefaßt worden. Auch von der Schießbaumwolle versprach man sich Erfolg im Hinblick auf ihre mächtige Gasentwicklung. Man hoffte mit Hülfe ihrer Anwendung etwa 15 Meilen in der Stunde bei ruhiger Luft und 8 Meilen in der Stunde gegen einen Wind von gleicher Schnelligkeit zurücklegen zu können. John Wise war überzeugt, daß man mit einem solchen Ballon ein Luftschiff ebenso sicher wie ein Dampfschiff, und zwar in der Hälfte der Zeit, also etwa in

5 Tagen, von New-York nach England würde führen können und erbot sich, eine solche Reise zu unternehmen; aber es gelang ihm nicht, die dazu nöthige Summe aufzubringen. Er hatte beobachtet, daß ein konstanter und regelmäßiger Luftstrom zu allen Zeiten von West nach Ost, wahrscheinlich also mit der Umdrehung der Erde um ihre Axe zusammenhängend, mit 20 bis 40 und selbst 60 englischen Meilen in der Stunde, je nach der Höhe, sich bewegt, und er erblickte in demselben ein wesentliches Förderungsmittel seines Plans. Freilich wäre, die Thatsache zugegeben, sein Vorhandensein ein ebenso großes Hinderniß für die Rückreise.

Wenn nun das Problem der Lenkbarkeit des Ballons sich im wesentlichen auf die Kraftmaschine zuspitzt, — wer wollte angesichts so vieler wunderbarer und oft ganz plötzlich gemachter Erfindungen verneinen, ob es nicht in näherer oder fernerer Zukunft dem Menschengeiste gelingen wird, entweder eine der genannten Kräfte, wie die Elektrizität, den Magnetismus, die Wärme, die Expansionsfähigkeit der Gase für den fraglichen Zweck entsprechend abzurichten, oder aber eine neue, bisher noch schlummernde Kraft, vielleicht mit Hülfe des Zufalls, zu entdecken, welche ohne besondre Zurichtung allen bezüglichen Anforderungen genügt. Von diesem Standpunkte aus, der in der Geschichte der Erfindungen, in dem Zutrauen auf die Macht der Forschung und in dem Glauben an den Fortschritt der Menschheit seine Berechtigung findet, darf der Luftschifffahrt jedenfalls eine günstige Zukunft prophezeit werden.

Hat man doch schon jetzt, bei den noch unvollkommenen Hülfsmitteln, allen Ernstes den Vorschlag gemacht, die Expedition an den Nordpol, welcher die Seeschifffahrt wol stets verschlossen bleiben wird, im Ballon auszuführen. Ein ganz detaillirter Plan dieses Unternehmens ist unlängst in einer von der aëronautischen Gesellschaft in Paris zu diesem Zwecke eingesetzten besondern Kommission geprüft und für ausführbar befunden worden. Die Elemente der Berechnung sind kurz folgende: 10 Mann Besatzung: 1,200 Kilo; Instrumente und Waffen: 500 Kilo; Kompensationsseil, welches, wenn der Ballon sich senkt,

auf der Erde schleppt und ihn durch die sogleich eintretende Erleichterung wieder steigen macht: es ist 500 bis 600 Meter lang und wiegt 500 Kilo; Anker und Tauwerk 600 Kilo; verdeckte Gondel, zugleich auch als Segelboot und als Schlitten zu gebrauchen: 800 Kilo; Lebensmittel für 3 Monate: 4,000 Kilo; Ballast: 4,000 Kilo; statt des Ballastes könnten übrigens weitere Lebensmittel mitgenommen werden, die man sparsam auswerfen würde; Gewicht des Netzes und des Kompensators, eines starken luftgefüllten Wulstes, der über dem Ballon angebracht ist und ihn verhindern soll, über eine bestimmte Höhe, nämlich 800 Meter, hinaus zu steigen, damit man durch Ventil-Oeffnen kein Gas einbüße. Hiernach würde der mit Wasserstoffgas zu füllende Ballon 18,000 Kubikmeter enthalten müssen. Alle Einrichtungen würden darauf berechnet sein, daß das Gas sich mehrere Monate darin hielte. Die polare Temperatur würde dabei nur günstig wirken; die Ausdehnungen des Gases durch die Wärme sind in der That so bedeutend, daß der Ballon unter der Wirkung der intensiven Sonnenstralen bisweilen mit einem Satze um 1,500 Meter steigt. Die Expedition würde im Sommer, während die Sonne dort beständig am Horizont steht, und also Nachtfahrten nicht zu machen sind, ausgeführt werden. Auch die Regelmäßigkeit der Winde in den arktischen Regionen betrachtet man als einen günstigen Umstand. Die Gondel ist mit abnehmbarem Kiel und eisernen Schlittenkufen versehen. Hunde zum Ziehen würden mitgenommen. In der mit Schafpelzen gefütterten Gondel würde durch Lampen eine angemessene Temperatur erhalten werden können; man hat berechnet, daß, wenn draußen das Thermometer selbst auf 35° unter Null sinke, in der Gondel vermöge jener Hülfsmittel doch noch auf eine Temperatur von + 5° gerechnet werden könne. Ein Schiff von 800 Tonnen würde die Ballonhülle, die Besatzung sowie die zur Bereitung des Wasserstoffs erforderlichen 50,000 Kilogr. Eisenfeilspäne und 80,000 Kilogr. Schwefelsäure etwa bis zum 70. Breitengrade transportiren. Dort würde der Ballon gefüllt, und die Expedition ginge vor sich. Man hätte von dort bis zum Pol und zurück noch 5—600 geographische

Meilen zurückzulegen, da die Ballonroute Krümmungen machen wird. Bei einem mittleren Durchschnitt der Windschnelle von etwa 3 Meter in der Sekunde würden täglich 30 Meilen zurückgelegt, sodaß bei diesen günstigsten Verhältnissen die Hin- und Rückreise in 20 Tagen ausgeführt werden könnte. Man hat sie aber auf 3 Monate berechnet. Bei der Rückkehr würde man sich in der ersten bewohnten Gegend, die man anträfe, niederlassen. — Seit den Zeiten Elisabeth's von England beschäftigt das Problem der Nordpol-Expedition den menschlichen Geist; mit den bisherigen Mitteln und Anstalten der Ausführung hat es schon viele Menschenleben gekostet, und scheint auf den gewöhnlichen Wegen dennoch unlösbar zu sein. Wie leicht würde das Luftschiff über die undurchdringlichsten Eisfelder hinwegfliegen! Die sonst schreckenverbreitenden Gletscherriesen würden von der Gondel des Luftschiffers aus ein entzückendes Panorama bilden, und alle Geheimnisse und Wunder der arktischen Welt sich den erstaunten Blicken aufthun! Man denke sich die Pracht eines Nordlichts über diesen Eispalästen bei dem weiten Horizont, den eine Ballonhöhe von 784 Mtr. gewährt! Wirklichkeit würde werden, was bisher Zauber der Fantasie war. — Außer für die polaren Expeditionen ist auch für die Erforschung der unersteiglichen Vulkane und sonstiger Berggipfel die Verwendung des Luftschiffs in Anregung gekommen.

Als wichtig für die Ausnutzung des Ballons zum Zwecke des Verkehrs ist aus dem Detail dieser Pläne insbesondre der Sivel'sche Kompensator zu entnehmen, der es möglich macht, einerseits das Gas lange im Ballon zu halten, diesen also für weite und wiederholte Reisen zu benutzen; und andrerseits sich stetig in einer mäßigen Höhe zu bewegen, in welcher es sich bequem leben läßt und die traute Mutter Erde unseren Blicken nicht entschwindet.

Die schließliche Entscheidung kann auch hier nur das Experiment, oder richtiger eine Reihe von Experimenten, mit unermüdlicher Energie wiederholt, entsprechend vorbereiten. Die theoretischen Untersuchungen dürften vorläufig auf einen genügenden Grad der Vollständigkeit gebracht sein, sodaß es nunmehr

darauf ankommen würde, den Wahrspruch der Praxis herbeizuführen. London, Wien, Paris haben ihre aëronautischen Gesellschaften, und nicht minder auch ihre praktischen Versuche aufzuweisen. Berlin ist, abgesehen von den in den Ressorts der Regierung und in den Kreisen der Wissenschaft stattfindenden Erwägungen, diesen Bestrebungen bisher ziemlich fern geblieben. Mancher glückliche Gedanke, mancher werthvolle Vorschlag mag durch Mangel an Mitteln im Keime erstickt worden sein.

So viel dürfte feststehen, daß, wenigstens von den bisher bekannten neueren Erfindungen, keine so sehr wie die Luftschifffahrt zu einer Vervollkommnung der Kommunikationen der Erdbewohner sich als geeignet erweisen wird.

Es ist wol erklärlich, daß im Sinne der obigen Darlegungen auch in den letzten Jahren weitere Versuche auf diesem Gebiete fortwährend und mit großer Emsigkeit angestellt worden. Dafür, daß in maßgebenden Kreisen dem Gegenstande außerordentliche Wichtigkeit beigelegt wird, spricht die Thatsache, daß das Kriegsministerium in Berlin sich mit Erfindern auf diesem Gebiete und denen, die es sein wollen, in Unterhandlungen einläßt; so z. B. (1876) mit dem Engländer Mr. Stott, der sich entweder als Schwindler oder als Fantast entpuppte. Unter den vielen Erscheinungen, welche im Laufe der Zeit aufgetaucht und dann ebenso wieder verschwunden sind, will ich nur noch eine erwähnen, welche mit überraschender Sicherheit in die Oeffentlichkeit getreten, doch seitdem ebenfalls wieder verschollen zu sein scheint. Ich füge zwei Briefe hier an, welche

an den Redakteur der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ gerichtet waren, deren erstrer von dem Erfinder selbst (einem Deutschen im fernen Amerika) geschrieben ist, während der zweite von einem Fachmann herrührende die Erfindung allerdings in ganz andrem Licht erscheinen läßt.

„Baltimore, Md. 14. September 1875.

Geehrter Herr!

Am heutigen Tage wurden mir mehrere deutsche Zeitungen eingehändigt, in denen verschiednes über meine Erfindung des steuerbaren Luftschiffs geschrieben wurde. Nicht eine einzige Zeitung hatte einen richtigen Bericht und ich erlaube mir deshalb, Ihnen hiermit eine genaue Beschreibung mitzutheilen. Da ich in der Luftschifffahrt lange Erfahrung und manche große Reise mit meinen verschiedenen Ballons gemacht habe, mich aber immer den verschiedenen Strömungen in den verschiedenen Luftschichten anheimgeben mußte, so stieg in mir die Idee auf, daß man mit dem Ballon, wenn ihm ein längliches Format gegeben und er mit richtigem Steuerapparat und Triebkraft versehen würde, die Luft gerade so bereisen könne wie das Wasser. Da nun die natürliche Bewegung eines Ballons in der Luft eine rotirende ist, so war es schwer, das Problem zu lösen, doch entmuthigte mich dieses nicht und ich fing an zu experimentiren. Ich baute einen ovalen Ballon mit einem Schiffe aus dem besten Draht geflochten, leicht, aber doch stark, mit einer archimedischen schiebenden Schraube am hintern Theile des Schiffes und darunter mit dem Steuerapparat. Ich stieg mit diesem Ballon auf und hatte ziemlich guten Erfolg, doch sobald ich in einen starken Zug kam, fing die rotirende Bewegung wieder an. Durchaus nicht entmuthigt hierdurch, stieg ich zur Erde nieder und fing wieder zu grübeln an, um diese Schwierigkeit zu überwinden. Dessen war ich jetzt sicher, daß es ausgeführt werden konnte, und mein eiserner Wille setzte es denn

auch zuletzt durch. Ich kam auf den Gedanken, eine Ziehkraft an dem Ballon anzubringen oder vielmehr an meinem Schiff.

Ich baute deshalb einen größern Ballon, vorn mit einer ziehenden, hinten mit einer schiebenden archimedischen Schraube, jede Schraube mit zwei Flügeln, und an beiden Enden einen Steuerapparat. Mein Ballon war so am Schiffe befestigt, daß er durchaus nicht aus seiner senkrechten Lage kommen konnte. Ich stieg auf; kaum einige 25 Mtr. hoch setzte ich meinen ziehenden Propeller in Bewegung und fand zu meiner größten Freude, daß das Steuern des Schiffes wirklich Kinderspiel war. Ich konnte fliegen, wohin ich wollte, ich hatte das Problem gelöst. Endlich nach allen Gefahren, Trübsalen und Schwierigkeiten, mit denen ich Jahre lang zu kämpfen gehabt hatte, doch Erfolg. Hoch in den Lüften, in einer Höhe von etwa 2510 Mtr., dankte ich meinem Schöpfer hierfür. Ich stieg hernieder und habe seitdem noch verschiedene Verbesserungen gemacht. In Zeit von drei Wochen werde ich eine Rundreise in den Vereinigten Staaten antreten und werde dann, wenn ich dieselbe beendet habe, nach drüben fliegen; ich werde zu Ihnen nach Berlin kommen, um vor unserm Kaiser zu erscheinen.

Der Ballon oder das Luftschiff, welches ich jetzt baue, enthält, dreiviertel gefüllt, 3864,5 Kubikmtr. Gas und hat seiner Konstruktion nach eine riesige Tragkraft — meine Zeit ist mir leider zu kurz zugemessen, um auf Einzelheiten einzugehen. Seine Tragkraft einschl. seines eignen Gewichts ist ungefähr 5500 Kilo. Das Schiff hat einen ziehenden und einen schiebenden Propeller oder Schrauben von 7,5 Mtr. Länge und etwa 1 Mtr. Breite. Je höher ich steige, desto dünner wird die Luft und desto raschere Umdrehungen müssen sie machen, um das Schiff fortzubewegen; es wechselt ab von 500 bis 1500 Umdrehungen per Minute. Meine Seitenflügel sind 7,8 Mtr. lang und 2,5 Mtr. breit und bilden zu gleicher Zeit eine Hebe- und Vorwärtsschiebe-Kraft nach demselben Prinzip, wie die Flügel eines Vogels. Der ganze Apparat wiegt nicht ganz 1400 Kilo. Ich richte meinen Ballon in solcher Weise ein, daß er vollständig dicht ist, sodaß auch nicht die

Idee von Gas entkommen kann. Zudem kann ich mit meinem kleinen Gasapparat, der nur 65 Kilo wiegt, immer nachfüllen; deshalb vermag ich mich Tage lang in der Luft zu halten, und da ich sehr rasch fahren werde, so verhindert mich nichts, die größten Reisen zu unternehmen. Nun bin ich aber auch im Stande, nach der Konstruktion meiner Maschinerie und Triebkräfte — eine Dampfmaschine habe ich nicht — mein Schiff über irgend einem angegebnen Punkt in der Luft still stehen zu lassen, kann deshalb von jedem Theile des Landes treue photographische, perspektivische Ansichten aufnehmen; dann erst bekommen wir treue Landkarten. Von einer gewissen Höhe sehe ich den Boden eines jeden Flusses, Sees und des Meeres ohne Unterschied der Tiefe, und auch hiervon kann ich treue Kopien nehmen, für die Navigation von unberechenbarem Werthe. Jetzt, wo ich im Stande bin, mich lange in der Luft halten zu können, verhindert mich auch garnichts, über den Nordpol in den hohen Regionen zu fahren; die Bedeutung dieser Möglichkeit kennen Sie so gut wie ich. Aus praktischer Erfahrung habe ich es herausgefunden, daß, je mehr nördlich ich in den höheren Regionen fahre, desto mehr die Kälte abnimmt, und ich bin der festen Ueberzeugung, daß die höheren Regionen über den Polen sogar sehr gemüthlich warm sind. Ich kann von New-York nach Berlin in ungefähr 54 Stunden kommen. Die Schwierigkeit und Gefahr, die bisher alle Luftfahrten begleitete, ist das Niedersteigen, und diese Gefahr habe ich auch gänzlich überwunden; ich kann auf irgend einen angegebnen Punkt niedersteigen ohne die geringste Gefahr, es mag stürmen oder nicht. Während eines Krieges ist meine Erfindung von größter Wichtigkeit. Anbei finden Sie Zeichnungen.

Hochachtungsvoll

F. W. Schroeder,

45 East. Pratt Street."

„Galatz, 22. September 1875.

Hochgeehrter Herr Redakteur!

Vor kurzem las ich in einer Augustnummer Ihres geehrten Blattes einen Aufsatz über ein lenkbares Luftschiff. Ich kann

nicht umhin, hiermit einigen bei Lesung jenes Artikels in mir aufgestiegenen Bedenken Ausdruck zu geben. Was zuerst die Art und Weise der Fortbewegung betrifft, so ist die Idee in soweit eine richtige, als der Erfinder vorn und hinten archimedische Schrauben anzubringen gedenkt. Nur diese allein sind im Stande, eine Fortbewegung zu ermöglichen. Zweifelhafter ist es schon mit den Steuerrudern; es ist unmöglich, daß dieselben in der Luft ebenso wirken können, als im Wasser, wenn sie auch noch so groß und noch so künstlich konstruirt sind. Die Schaufelräder an den Seiten des Schiffes werden sich als total wirkungslos erweisen, höchstens werden sie bei starker Rotation das Vordertheil des Schiffes ein wenig heben, während sich das Hintertheil in gleichem Maße senken muß. Die kalorische Maschine, als treibender Motor, wird sich in doppelter Hinsicht als untauglich erweisen. Diese Maschinen, selbst für stabile Zwecke angewandt, haben sich nie auf die Dauer bewährt. Geringe Erhitzung der Luft liefert kein Resultat, und bei starker Hitze verbrennen sehr bald Kessel und Zylinder, während Kolbenstangen und andere bewegliche Theile sich sehr schnell abnutzen, weil an ein Schmieren bei solchen Hitzegraden garnicht gedacht werden kann. Dazu kommt noch das Gefährliche des Feuers unter einem mit Leuchtgas gefüllten Ballon. Jedoch abgesehen von alledem, was sind 12 Pferdekräfte in dem großen Luftraume, in welchem die ganze Maschine keinen andern Stützpunkt findet, als nur dieselbe Luft? Hat doch schon manchmal ein Dampfschiff von mehreren Hunderten Pferdekraft genug zu thun, um gegen einen starken Wind (ich sage noch garnicht Sturm) anzukämpfen! Mit welcher Schnelligkeit und Kraft müßte wol eine archimedische Schraube in der Luft arbeiten, um bei einem mittelmäßigen Winde von 6 bis 8 Meter in der Sekunde nur ein Rückwärtstreiben zu verhüten, bzl. einen Stillstand zu ermöglichen! Nur bei vollkommener Windstille wäre ein Vorwärtsbewegen des Schiffes möglich. — Alle Achtung vor dem Erfinder Herrn Schröder, aber wenn er mit 12 Pferdekräften auszukommen gedenkt, so hat er seine Rechnung wol nur mit dem Zephyr abgemacht. Meines Erachtens kann ein solches

Problem auf diese Weise nicht gelöst werden. Die Steigkraft des Schiffes dürfte überhaupt nicht gänzlich von einem mit Luft gefüllten Ballon abhängig sein, weil ein solcher, wenn er auch noch so künstlich konstruirt wäre, doch immer der Luftströmung zu viel Widerstand leistet. Die Hälfte der Last müßte wenigstens das Schiff durch seine eigne Kraft tragen können. Dazu gehörte aber eine Maschine, deren Kraft zu ihrer Schwere mindestens in dem Verhältniß stände, als die Kraft der Adlerflügel zur Schwere dieses Vogels. Eine Maschine von 300—400 Pferdekraft bei einer Eigenschwere von höchstens 5—6 Zentnern würde für ein Schiff von der Größe des von Herrn Schröder erfundnen vielleicht schon genügen. Dazu wäre aber zuerst nothwendig, ein Metall zu erfinden, welches bei der Schwere des leichtesten Holzes die Festigkeit des Stahls besäße. Aber auch dies allein wäre noch nicht hinlänglich: Es müßte auch eine Treibkraft ohne Feuer erfunden werden, welche der Dampfkraft mindestens gleichkäme, da das Feuer zu solchen Zwecken immer eine höchst gefährliche Sache bleibt. So lange es noch kein andres Metall für Maschinenzwecke als Stahl und Eisen und keine andre Treibkraft als den Dampf gibt, solange wird auch die Luftschifffahrt ein ungelöstes Problem bleiben.

Hochachtungsvoll

H. Oelberg,

deutscher Lehrer zu Galatz."

Nachträge und Einschaltungen.

(Eine schwere Erkrankung, welche alle meine Arbeiten unterbrochen, dann lange, andauernde Kränklichkeit, die mich an der Wiederaufnahme der gewohnten Thätigkeit verhindert, tragen die Schuld daran, daß die Vollendung der „Brieftaube" sich über Jahr und Tag hinaus verzögert hat. Dies ist umsomehr zu bedauern, da auch auf diesem Gebiete ein Fortschritt stattgefunden — wenn auch freilich die Entwickelung der Brieftaubenliebhaberei bisher noch keineswegs in einer wünschenswerthen, lebhaften und sachgemäßen Weise vor sich geht. Um nun aber das Buch auf der Höhe der Zeit zu erhalten und uns nicht etwa den Vorwurf zuzuziehen, daß es bereits vor dem Erscheinen veraltet sei, sehen wir uns veranlaßt, Nachträge und Ergänzungen zu geben, soweit die uns vorliegende gesammte Literatur über den Gegenstand dazu Gelegenheit und Stoff bietet. Herr Bruno Dürigen, mein Freund und Mitarbeiter, hat die Bearbeitung der nachfolgenden Einschaltungen übernommen, und ich bitte die Leser, dieselben jedesmal als Zusatz des auf der btrf. Seite Gesagten beachten zu wollen. Dr. K. R.).

* * *

Zu Seite 11. Für eine besondere Verwendung der Brieftauben — nämlich zum Rettungsdienst auch in den Zeiten des Friedens — wurde im Januar 1876 in Courbevoin bei Paris ein inter-

essanter Versuch gemacht. Es handelte sich darum, Tauben für den Rettungsdienst in der Art zu verwenden, daß man durch dieselben eine Verbindung zwischen einem in Noth befindlichen Schiffe und der Küste herstellte. Zu diesem Zwecke wurden zwei kräftige Brieftauben nacheinander an einem 125 Meter langen und 7 Millimeter dicken Faden angeheftet. Sie erhoben sich im spiralförmigen Fluge, wickelten aber trotzdem das Band seiner ganzen Länge nach ab und ließen sich nicht durch die Schwere desselben, sondern nur durch Ziehen an demselben in ihrem Fluge zurückhalten. Man darf also wol mit Gewißheit (?) annehmen, daß die Tauben, sobald der Versuch auf einem nahe am Lande sich befindenden Schiffe gemacht worden wäre, sich direkt nach der Küste gewendet haben würden. (Hann. „Ztschr. f. G.- u. S.-Zucht").

— Einem Vortrage, den Herr Tegetmeyer im zoologischen Garten zu London über die Verwendung der Brieftauben hielt, entnehmen nach Mittheilungen der „Times" die „Blätter für Geflügelzucht" die Nachricht, daß neuerdings Brieftauben zur Herstellung von Verbindungen der Leuchtschiffe mit der Küste verwendet werden, um in den Fällen, in denen jede sonstige Verbindung abgeschnitten ist, die Kunde von der gewünschten Hülfe an die auf dem Lande befindlichen Stationen zu übermitteln. Der erste derartige Versuch ist in Harwich gemacht worden. So-

bald ein hinreichender Bestand an Tauben dort herangezogen sein wird, sollen an Bord der nächstliegenden Leuchtschiffe Relaisstationen eingerichtet werden, damit, wenn beispielsweise wieder ein Schiffbruch wie der des „Deutschland“ vorkäme, die Hülferufe unmittelbar zu den Behörden in Harwich gelangen könnten. —

Ueber eine ähnliche, indessen doch andre Verwendung der Brieftauben belehrt uns die folgende Mittheilung eines in „L'Epervier“ veröffentlichten Aufsatzes von La Perre de Roo:

„Im Beginn des Sommers 1876 wurde M. Maniano de la Paz Graells, Professor am naturhistorischen Museum zu Madrid, vom spanischen Kriegsministerium mit dem Auftrag zu mir geschickt, sich über die mögliche Verwendung von Brieftauben auf Küstenschiffen zu orientiren, da man mit der Absicht umging, eine Verbindung zwischen der Küste und den auf offenem Meere kreuzenden Schiffen durch diese Luftsegler herzustellen. Diese Schiffe sollen in Kriegs- und Revolutionszeiten auf feindliche, mit Kriegskontrebande beladene Fahrzeuge Jagd machen und im Frieden gegen Schmuggler verwendet werden.

Nach mehrfacher Besprechung mit dem genannten Gelehrten übersandte ich dem spanischen Kriegsminister eine Sammlung junger Brieftauben aus Antwerpen von vorzüglicher Rasse, damit derselbe sofort Versuche anstellen und sich von der Wahrheit und praktischen

Ausführbarkeit meiner Theorie überzeugen könne. Ich setze in Folgendem ganz kurz auseinander, wie die Einrichtungen zu nehmen sind.

Taubenschläge, für je 20 bis 25 Paar Brieftauben müssen längs der Küste in Zwischenräumen von 50 bis 100 Kilometer errichtet und mit den, von den Grenzwächtern bewohnten, Lokalen in Verbindung gebracht werden. Der Eingang zu jedem Taubenschlag muß mit einer elektrischen Klingel versehen sein, welche von der Taube beim Einfliegen in Bewegung gesetzt wird.

Jeder Schlag muß mit seinem rechten und linken Nachbar Tauben austauschen und diese müssen in kleinen Volièren bis zu dem Augenblick, in welchem sie nöthig sind, gefangen gehalten werden. Man erneuere den Umtausch alle acht Tage, nur darf man durch eine allzulange Gefangenschaft die Thiere nicht zu sehr ermüden.

Rathsam ist es, die Tauben immer in derselben Richtung reisen zu lassen, um Verwirrung zu verhüten.

Vermittelst eines feuchten Stempels bezeichne man die Tauben auf mehreren Flügelfedern mit dem Namen des Orts, wo sich der Schlag, dem sie zugehören, befindet, damit die Douaniers und Kapitäne der Küstenschiffe sich leicht zurechtfinden können, wenn sie sich ihrer zum Depeschendienste bedienen.

Wenn die Küstenschiffe in See gehen, nehmen sie von all diesen Stationen Tauben mit. In einer ge-

räumigen, mit einem Holzdach überdeckten Volière und an einem Ort, der gleichzeitig luftig und doch gegen Unwetter geschützt ist, verbleiben sie bis zu dem Augenblick, in dem man ihrer bedarf.

Erblickt der Kommandant eines Küstenschiffes am Horizont ein verdächtiges Fahrzeug, das mit vollen Segeln die Flucht ergreift, so entläßt er sofort von den beiden nächstgelegenen Küstenstationen Brieftauben, und zwar in der Richtung des verdächtigen Fahrzeugs.

Der Grenzwächter, durch die am Schlag angebrachte Klingel von der Rückkehr der Tauben benachrichtigt, entnimmt ihnen die Depeschen und alarmirt nun seinerseits, durch die bei sich zurückgehaltenen Tauben, seine Nachbarn zur Rechten und zur Linken. So geht es fort, die ganze Küste entlang.

Auf diese Art sind sämmtliche, mit der Bewachung der Küste betrauten Beamten, längs der ganzen Linie, binnen kurzem in Kenntniß gesetzt und sie brauchen nur, die Waffen in der Hand, die Ankunft des signalisirten Fahrzeugs zu erwarten, dessen Wegnahme nunmehr wenig Schwierigkeiten machen kann." —

Seit längerer Zeit plant man auch, zwischen England und Amerika eine Verbindung durch Brieftauben herzustellen. Zwischen England und Belgien ist der Verkehr bereits eingerichtet. Der erste Wettflug zwischen London und Lille (und Umgebung) glückte vollkommen:

die Tauben durchflogen die Strecke — wie „L'Epervier“ mittheilt — mit einer Geschwindigkeit von 954 Metern in der Minute. Ueber jenen Plan vergleiche man die folgende Mittheilung aus „L'Epervier“:

Die praktische Verwerthung der Brieftaube dürfte in der nächsten Zeit einen unvorhergesehenen Aufschwung nehmen. Das Frachtschiff La France, welches im Juli dieses Jahres seine Fahrt von Havre nach New-York angetreten hat, führt eine große Anzahl Brieftauben an Bord, mit denen die transatlantische Gesellschaft Versuche über die Leistungsfähigkeit der Tauben bei langen Seereisen anzustellen beabsichtigt. Dieselben versprechen zweifelsohne höchst interessant zu werden. Vierzig Paar der schönsten Tauben sind angekauft worden und sollen zwischen New-York, Fort de France, St. Thomas und St. Nazaire (der Centralstation) vertheilt werden. Mit den von diesen Tauben gezogenen Jungen will man dann eine Verbindung einrichten; die Alten sollen als Stamm an Ort und Stelle bleiben. Ein zweihundert Meilen von Frankreich entferntes Schiff entläßt ein Paar Tauben, die mit einer Geschwindigkeit von fünfundzwanzig Meilen in der Stunde binnen kurzem Nachrichten von dem abgesegelten Schiff nach St. Nazaire zurückbringen: zweihundert Meilen vor Fort de France kann auf dieselbe Weise die Ankunft des Schiffes angezeigt werden. Wenn es möglich wäre, auf einer Ueberfahrtsstrecke Niststellen von je

zweihundert Meilen Entfernung anzulegen, so ließe sich eine ununterbrochene Kommunikation herstellen.

Was diese Versuche zunächst bezwecken, ist: den Raum kennen zu lernen, welchen eine Taube durchfliegen kann, ohne zu ruhen und Nahrung zu sich zu nehmen und den Einfluß, welchen die Winde hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Richtung des Fluges ausüben. —

Zu Seite 11 bis 13. Daß die Brieftauben-Liebhaberei in Belgien schon ziemlich alten Ursprungs ist, ersieht man z. B. aus einer wieder abgedruckten Einladung einer Gesellschaft in Brüssel vom 15. März 1829, welche dabei eine Medaille als Preis aussetzte. — In der belgischen Provinz Lüttich wird die Kunst, Brieftauben zu züchten und abzurichten, bereits seit mehr als 150 Jahren geübt. Gegenwärtig gibt es in dieser Provinz mehr als 200,000 Brieftauben im wechselnden Werth von 500 bis zu 10 Frank, und der Durchschnittspreis für eine Taube beträgt dort gegenwärtig 30 Frank. Zu Ans, Rocour, Vaux-sous-Chèvremont, Villier ꝛc. findet man gar manche Familie von kleinen Handwerkern (besonders Waffenschmieden) oder Landwirthen, deren ganzer Reichthum in ihren Taubenschlägen besteht. Jetzt ist der Handel mit Brieftauben in überaus großer Regsamkeit und der Verkauf von Tauben nach dem Tode eines bekannten Liebhabers verursacht jedesmal außerordentliche Erregung. —

Uebrigens haben hier wie anderwärts die berühmtesten Brieftauben gleich den Rennpferden ihren Stammbaum und ein Verzeichniß aller ihrer Siege. Wenn eine solche ihren Flügel entfaltet, so überblickt man das Verzeichniß der auf die Federn gestempelten Namen aller ihrer Besitzer und ihrer Siege. —

Außer den eigentlichen Vereinen bestanden in Belgien bereits 1871 — wie das englische Journal „The Evening Standard“ von 1871 angiebt — zwei Gesellschaften, von denen die eine sich mit Vernichtung der Raubvögel, die andre mit Verfolgung von Personen, welche Tauben gefangen oder getödtet haben, beschäftigte. So bot der Taubenschutz-Verein i. J. 1871 wieder eine Prämie für jeden im Umkreise von 4 Lieues von Brüssel erlegten oder gefangenen Falk und vergütete i. J. 1872 wieder eine Prämie von 15 Frank an einen Flurschütz für einen abgelieferten Wanderfalk. Uebrigens hat dieselbe Gesellschaft i. J. 1872 den Beschluß gefaßt, um die ihr durch schon öfters gezahlte Prämien erwachsenen Kosten etwas zu vermindern, jeden eingelieferten Falk unter denjenigen Mitgliedern zu verlosen, welche einen jährlichen Beitrag von 2 Frank zu diesem Zwecke zahlen; es dem Gewinner jedoch zu überlassen, den Vogel auf seine Kosten ausstopfen zu lassen. Leider hatte ein an andere Vereine ergangener Aufruf zum Beitritt wenig Erfolg; denn nur die einzige Gesellschaft l'Hirondelle bestimmte bei jedem

Wettfluge einen Abzug von 1½ Frank hierzu. Wenn dieses Beispiel von allen Vereinen befolgt worden wäre, so würde die dazu bestimmte Kasse im Stande gewesen sein, die oben genannte Prämie noch bedeutend zu erhöhen und dadurch den Eifer der Falkenjäger noch mehr anzuspornen, was sehr zu wünschen gewesen wäre, da die in Belgien so zahlreichen Falken den Taubenliebhabern häufig die empfindlichsten Verluste zufügen. Auch wurde schon 1870 den belgischen Kammern eine Petition, von mehr als 4000 Vogelliebhabern unterzeichnet, übergeben, um eine Verstärkung des Gesetzes im Interesse des Taubenschutzes zu verlangen.

Auf diese und andere an das Ministerium gerichtete Petitionen haben die Brieftaubenzüchter Belgiens als Antwort bereits im vorigen Jahre die Zusicherung erhalten, daß jeder Versuch, fremde Tauben durch Fallen, Schlingen oder in irgend einer Weise zu fangen, als Diebstahl betrachtet und streng bestraft werden soll — was vordem eben noch etwas zweifelhaft war.

Und daß die Tauben in Belgien jetzt gesetzlichen Schutz genießen, mag Folgendes beweisen. Zwei Nachbarn Antwerpens ließen eines Morgens beiderseits ihre Tauben in das Freie. Dabei flog eine derselben in den fremden Schlag, in welchem sie von dem Besitzer desselben gefangen und von seinem Sohne auf dem Markte verkauft wurde. Das Zuchtpolizeigericht verurtheilte sowol Vater als Sohn zu je 15 Frank Strafe und

in die Kosten des Prozesses, weil es strafbar ist, „einen einem Andern gehörenden Gegenstand, in dessen Besitz man durch Zufall gelangt ist, betrügerischer Weise an sich zu nehmen“.

Wie rege das Leben in den Brieftauben-Liebhaber-Vereinen Belgiens ist, läßt sich auch daraus schließen, daß in Brüssel eine geographische Karte zum Gebrauch der Brieftaubenfreunde erschienen ist, auf welcher sämmtliche Ortschaften vermerkt sind, in denen sich jene Vereine befinden. Der Preis der Karte, welche eine genaue Uebersicht über eine große Zahl von Ortschaften enthält, beträgt 5½ Frank. —

Einen Beleg für die auf Seite 12 gemachte Bemerkung: „Der König und alle Behörden des Landes (Belgien) begünstigen sie (die Liebhaberei) in jeder möglichen Weise“ mag Folgendes abgeben. Im Jahre 1872 fand in Lyon eine große Ausstellung von Geflügel u. drgl. statt, mit welcher ein bedeutender, von der Gesellschaft St. Michel in Brüssel veranstalteter Wettflug von französischen und englischen Brieftauben (am 21. Juli) verbunden wurde. Das belgische Ministerium für öffentliche Arbeiten erließ deshalb eine ausführliche Bekanntmachung, nach welcher jeden Sonnabend Extrazüge, die lediglich zum Transport der zur Theilnahme an jenem Wettfluge zu sendenden Tauben bestimmt waren, nach der französischen Grenze abgehen sollten. Sämmtliche Richtungen, ebenso die Abgangszeiten der Züge waren

genau verzeichnet und die Direktoren der Eisenbahnen hatten eine Frachtermäßigung von 50 pCt. für die Tragkörbe zugesichert.

Die Gesellschaft St. Michel in Brüssel trat nun auch mit dem Komité in Lyon in Unterhandlungen, bei welchen beschlossen wurde, daß die belgischen Brieftauben vor dem Wettflug in Lyon ausgestellt werden sollten. Brüssel gewährte einen Beitrag von 1000 Frank, welcher zu den Preisen verwendet werden sollte. Die Einlage für jede Taube (einschließlich der Kosten für Begleitung und Beaufsichtigung) betrug $8^1/_2$ Frank.

Von Brüssel aus gingen am Abend des 16. Juli 821 Tauben, welche vorher gestempelt worden, in 29 Körben nach Lyon ab. Herr Brunin übernahm die Begleitung der Sendung und die Fürsorge für die Pflege der Vögel. Er hat über die Reise und den Wettflug einen Bericht erstattet, aus welchem wir das Folgende mittheilen: ... Sonntag früh um 5 Uhr erhielten die Tauben, im Begriff ihren Flug anzutreten, die letzte Pflege. Ein sehr dicker Nebel, der die Stadt bedeckte, verschwand gegen 6 Uhr nach und nach. Auch der Wind, seit zwei Tagen aus dem Norden kommend, trat auf unsere Seite und kehrte nach Süden um. Um $6^1/_2$ Uhr ließ ich alle Körbe zugleich öffnen und der Schwarm erhob sich hoch in die Lüfte. Der Abflug war das Schönste, was ich je in dieser Art und in meinem Leben gesehen; denn wenn auch die Oeffnung

der Körbe in der Richtung gegen Süden stattgefunden, so schwenkten die Tauben doch in einem Halbkreise und flogen, ohne irgend zu zögern, in der Richtung nach Belgien. Um 6 Uhr Abends wurde eine von Brüssel angelangte telegraphische Depesche, in welcher gesagt war, daß die erste Taube (Savonet in Brüssel) Nachmittags 4 Uhr 55 Minuten dort angelangt sei, mit sechs Kanonenschüssen begrüßt. Spätere Berichte aus Brüssel ergaben, daß im Laufe des Tages noch 88 Tauben glücklich zurückgekehrt waren, und zwar 34 aus der Stadt selbst und 54 aus den Provinzen; am folgenden Tage gingen noch fortwährend Anzeigen der Rückkehr ein.

Uebrigens war von der Gesellschaft „Die Schwalbe" bereits am 7. Juli von Moulins aus ein Wettflug veranstaltet worden und zwar hauptsächlich zu dem Zwecke, diejenigen Tauben, welche an jenem großen Wettfluge von Lyon aus theilnehmen sollten, auf dieser Strecke zu versuchen. Der genannte Verein gewährte sogar drei, in Silberbestecken bestehende Ehrenpreise; die Einlage für jede Taube betrug 5 Frank; für Begleitung wurde gesorgt.

Wie thätig auch sonst die zuletzt erwähnte Gesellschaft ist, erhellt z. B. daraus, daß allein im Frühjahr 1872 folgende Sendungen gemacht wurden: am 12. Mai 188 Körbe mit 9400 Tauben nach Erquelinnes, am 19. Mai 165 Körbe mit 7475 Tauben nach St.

Quentin und am 24. Mai 116 Körbe mit ungefähr 5000 Tauben nach Goussainville. —

Einen andern Wettflug für alte und junge Tauben, von Paris ab, hatte die Gesellschaft St. Michel in Brüssel in Folge getroffener Verständigung mit Herrn Geoffroy de St. Hilaire, Direktor der Akklimatisations-Gesellschaft im Bois de Boulogne, am 29. September desselben Jahres zu Stande gebracht. Herr Brunin begleitete wieder die Brüsseler Sendung und kam mit ihr am 28. September in Paris an. Er schreibt: Herr Geoffroy de St. Hilaire ließ die Taubenkörbe im Freien aufstellen und empfahl seinen Beamten, sie im Falle eines Regens, unbedingt aber über Nacht, in einer kleinen, nahegelegenen Remise unterzubringen. Am Sonnabend, den 29., früh gegen 6 Uhr, fiel ein feiner Regen; gegen 10 Uhr heiterte sich jedoch der Himmel auf. Die Körbe wurden nun auf eine große Wiese gestellt und geöffnet; die Tauben nahmen ihren Aufschwung und verschwanden sehr schnell in der Richtung nach Belgien. Der Himmel war klar geblieben, ein ziemlich starker Wind erhob sich aus Südwest, als gegen 11½ Uhr der Regen mit erneuter Heftigkeit begann und wolkenbruchartig bis gegen 2 Uhr niederströmte. Das nebelige Wetter, welches in Paris herrschte, zog sich nach Norden hin und zeigte sich dem Wettfluge wenig günstig; auch wurde in Folge dessen der Hauptpreis nicht an demselben Tage davongetragen,

obgleich einige Tauben bereits gegen 3 Uhr Nachmittags in Brüssel wieder eingetroffen waren. Der erste Preis wurde Herrn Servais in Ixelles zu theil.

An demselben Tage fand ein Wettflug von Angerville aus statt, welcher von der Gesellschaft „Le Ramier“ in Jumet veranstaltet war. Sie hatte sieben Ehrenpreise ausgesetzt, die in schönen Schlag-Pendulen bestanden. —

Die oben genannte Gesellschaft St. Michel hatte am 20. Juli 1872 einen Wettflug von Laugon aus veranstaltet, und zwar in einer Ausdehnung, wie sie — seitdem der König, der Kronprinz und die Kommunalbehörden in Belgien Unterstützung gewähren — vordem noch keine andere erlangte. 2164 Tauben nahmen theil und gingen früh 4½ Uhr bei herrlichem Südwind ab. Es würden sich jedenfalls noch mehr angeschlossen haben, wenn nicht der drei Monate lang vorherrschende, ungemein heftig wehende Nordostwind viele der geflügelten Reisenden vernichtet hätte. — Der Transport zur Bahn wurde auf vier Wagen bewerkstelligt, geschmückt mit Fahnen in den Nationalfarben, unter ungeheurem Zulauf der schaulustigen Menge, welche kaum ahnte, daß diese Sendung einen Werth von mehr als 35,000 Frank besitze. — Die erwachsenden Unkosten waren selbstverständlich auch ganz beträchtlich. Der Merkwürdigkeit wegen fügen wir sie an: Sie betrugen für Plakate 50 Frk., für zwei Stempel, Bleie u. drgl. 20 F.,

verschiedene Inserate 40 F., Briefmarken 15 F., Eisenbahnfrachten 1710 F., Kosten der Begleitung 30 F., Abnutzung der Geräthe (68 Körbe) 133 F., Futter 97 F., Beförderung zur Bahn und zurück 22 F. und Trinkgelder auf der Station 8 F. — im Ganzen 2395 F., sodaß also auf jede Taube 1,11 F. kommt.

Am 1. Juni 1873 fand ein Wettflug belgischer Brieftauben von Paris aus statt, welcher an Umfang wol alle vorhergegangenen Konkurse übertraf. Vereine aus ganz Belgien hatten zu demselben ihre Tauben abgesandt und von einigen Vereinen in Brüssel allein wurden vorher 60 Körbe, ein jeder 40 Tauben enthaltend, behufs eines Probeflugs nach Arras geschickt. — Die Tauben wurden an dem genannten Tage, Mittags 1 Uhr, auf einer Wiese des Akklimatisations-Gartens im Bois de Boulogne zu Paris in Freiheit gesetzt. Dem Schauspiel wohnten zahlreiche hohe Würdenträger des In- und Auslandes bei und 22,436 Personen hatten, trotzdem an demselben Tage ein großes Pferderennen veranstaltet war, Eintrittskarten gelöst. Obgleich die Witterung am Morgen nicht die günstigste gewesen, hatte sie sich doch bald wesentlich verbessert und der Wind, welcher anfänglich aus Nordost kam, ging zuletzt in einen leichten Nordwind über, der jedoch die Tauben nicht erheblich hinderte. Sie erhoben sich sehr hoch und schlugen muthig die Richtung nach Bel-

gien ein. Um 7 Uhr 4 Minuten war der erste Preis gewonnen und am nämlichen Tage wurde die Rückkehr von 49 Serien angezeigt.

Dagegen wurde am 12. Juli desselben Jahres von dem Verein l'Hirondelle in Lüttich ein ebenfalls sehr großer Wettflug ab Mont de Marsan (im Departement des Landes) — also eine Entfernung von 860 Kilometer in gerader Linie — veranstaltet. Die Einlage für jede Taube betrug 20 Frank. Im Ganzen waren 80 Preise ausgesetzt. Der erste derselben betrug 2000 F.; die letzten 40 sind jeder von 100 Frank. Außerdem hatte die Gesellschaft einen in einem prachtvollen Kamin-Aufsatz bestehenden Ehrenpreis ausgesetzt. —

Außer den nationalen Wettflügen werden in Belgien auch noch besondere Wetten unter einzelnen Mitgliedern angeregt, wobei es sich um ziemlich bedeutende Einsätze handelt. So z. B. wollten sich zwei Liebhaber jeder mit 16 Tauben am Wettflug von Chateauroux betheiligen und derjenige, welcher zuerst die Rückkehr von zehn seiner Vögel nachweisen würde, sollte als Sieger betrachtet werden, während der Verlierende ein ausgezeichnetes Souper für 25 Personen und ebenso 25 Flaschen Champagner zu bezahlen hatte. — In ähnlicher Weise wetteten zwei Liebhaber in Farciennes um 500 Frank und 25 Flaschen Champagner, die demjenigen zutheil werden sollten, der die beiden ersten zurückgekehrten Tauben aufzeige. —

Daß bei der großen Ausdehnung, welche die Brieftaubenliebhaberei in Belgien erlangt hat, mitunter auch interessante Prozesse entstehen können, ist wol Jedem erklärlich. So hatte z. B. ein Taubenzüchter seine sämmtlichen Tauben verkauft und sich verbindlich gemacht, die Dachöffnung, welche ihnen als Eingang in den Schlag diente, zu verschließen. Der Käufer hatte die Vögel an einen Dritten abgegeben, und als dieser einige derselben in Freiheit gesetzt, waren sie in ihren früheren, nicht verschlossenen Schlag zurückgekehrt. Der ehemalige Besitzer verweigerte die Rückgabe und als die Wettflüge beginnen sollten, machte er mehrere Versuchsflüge mit ihnen. Auf Grund deshalb erhobener Klage wurde er von der Betheiligung an ferneren Wettflügen ausgeschlossen und zu einem Schadenersatz verurtheilt, wogegen er, obgleich erfolglos, protestirte.

Auch mancherlei Hindernisse und Schwierigkeiten stellen sich den Bestrebungen der Brieftauben-Liebhaber in den Weg. Wir wollen z. B. nur an den abscheulichen Mißbrauch des Taubenschießens erinnern, welcher — leider auch bei uns bekannt und sogar gepflegt — namentlich in der Umgegend von Ostende und Blankenberghe immer mehr überhand nimmt. Man zählt täglich etwa 300 dieser barbarischen Sitte zum Opfer fallende Vögel, denen die Schwänze ausgerissen werden, ehe man sie in die Käfige steckt. Gegen 14,000 Tauben sollen, wie man berechnet hat, diesem

grausamen Vergnügen alljährlich anheimfallen. Es wäre wohl an der Zeit, gegen dasselbe ernstlich einzuschreiten. Vrgl. S. 258 ff. —

Wir dürfen hier auch wol die folgenden Notizen anreihen, da sie eine neue und anschauliche Illustration zu dem Umfang, welchen die Wettflüge in Belgien von Jahr zu Jahr gewinnen, bilden: Am 16. Mai 1874 wurden allein in Brüssel 840 Körbe zur Bahn gegeben, welche — wenn man durchschnittlich 35 Tauben auf den Korb annimmt — eine Gesammtzahl von beinahe 30,000 Tauben enthielten. Am 30. Mai gingen sogar 1020 Körbe ab, also gegen 40,000 Tauben.

Die Vereinigung von Antwerpen erstattete zum Jahresschluß 1874 einen Bericht, aus welchem hervorgeht, daß die von ihr im genannten Jahre versandten Tauben die Zahl von 72,685 erreichte, ungefähr 25,000 mehr als 1873. Gleichzeitig klagte sie jedoch über die hohen Frachtsätze der französischen Bahnen, indem sie allein über 10,000 Frank Fracht zahle, ohne die Reisekosten der Begleiter.

Im Jahre 1871 wurden in Belgien bekanntlich 885, i. J. 1872 schon 980 Wettflüge veranstaltet, i. J. 1873 betrug ihre Zahl 1140 mit 24,770 Preisen, welche für 197,160 Tauben sich auf 591,400 Frank beliefen. Im Jahre 1874 fanden 1340 Wettflüge statt, an denen 244,160 Tauben theil nahmen; die Zahl der Preise

belief sich auf 30,520, welche die Höhe von 732,480 Frank erreichten.

Seit einigen Jahren hat man seitens verschiedener Vereine auch sogenannte Spekulationswettflüge veranstaltet, welche sich von den gewöhnlichen dadurch unterscheiden, daß die Anzahl der Prämien, sowie der Werth derselben unverändert bestehen bleiben, mag die Anzahl der eingegangenen Meldungen klein oder groß sein. Es ist selbstverständlich, daß diese Unternehmen ein gewagtes Geschäft bilden. Allein zu Nachtheil werden die Unternehmer, d. h. der betreffende Verein, wol nicht kommen; denn sie brauchen nur — Rechnung wird ja nicht gelegt — ihre sämmtlichen Tauben fliegen zu lassen, um sich die Mehrzahl der Prämien anzueignen. Diese Einrichtung ist unbedingt ein mißlicher Auswuchs jener Liebhaberei!

Leider fehlt es bei den Wettflügen der Brieftauben — da diese doch eigentlich auch als Sport zu erachten sind — nicht an sonstigen Täuschungen bzl. Schwindeleien. Eine Geschichte, welche dies beweist und durch alle Brieftauben-Zeitungen ging, ist die folgende: Die belgische Gesellschaft *** hatte staunenswerther oder besser gesagt fabelhafter Erfolge sich zu erfreuen. Wenn ihre Ergebnisse bekannt gemacht wurden, so konnten sich die Redakteure der btrf. Zeitungen nicht enthalten, Fragezeichen hinter die Mittheilungen solcher Erfolge zu setzen. Dadurch mißtrauisch geworden, ließ

der Vorsitzende des Vereins alle Tauben eines Konkurses am Orte des Aufflugs nochmals abstempeln, selbstverständlich ohne die Mitglieder von dieser besondern Vorsichtsmaßregel zu benachrichtigen. Da geschah es denn, daß am andern Morgen Tauben vorgezeigt wurden, welche zwar Nummern und Stempel der Gesellschaft trugen, aber die Kontremarke nicht hatten. Sie waren also zweifellos weit vor dem Auffugsorte den Körben entnommen und losgelassen. —

Am 17. Januar 1875 wurde in Brüssel im Hotel „zum goldenen Löwen" ein glänzendes Fest zu Ehren aller in ganz Belgien wohnhaften Ehrenmitglieder des Vereins „Einigkeit und Freiheit" abgehalten. Im prachtvoll geschmückten Saale waren zugleich die für den von Angoulème aus zu veranstaltenden Wettflug bestimmten Ehrenpreise, bestehend aus zwei silbernen Armleuchtern und 34 silbernen Bestecken, ausgestellt. Unter anderen brachte Herr van Crombugghe einen Toast auf den Verein aus, wünschend, daß derselbe stets so reich sein möge, seinen Ruhm aufrecht zu erhalten, allein niemals so vermögend, daß er die Schuld der Dankbarkeit gegen seine Ehrenmitglieder abtragen könne. Besonders gefeiert wurden noch Herr Theophil Claes, als der ausgezeichnetste Taubenkenner in ganz Belgien, und Herr Debaerdemaecker, als der älteste Taubologe in Gent, da er vor 22 Jahren den ersten Brieftaubenliebhaber-Verein in genannter Stadt stiftete.

Zu Seite 14. Die größeren Wettflüge in Frankreich begannen erst in diesem Jahrhundert, indem sich anfänglich nur einzelne Taubenliebhaber vereinigten, um ihre Tauben von einem bestimmten Punkte abfliegen zu lassen und demjenigen, dessen Taube zuerst nach Hause gelangte, den Einsatz der Wetten zu zahlen. Erleichtert durch die Bequemlichkeiten und Vortheile, welche die Eisenbahn bietet, nahm die Liebhaberei immer größere Ausdehnung an und das Publikum begann sich für dieselbe so lebhaft zu interessiren, wie in früheren Jahren die Holländer für die Tulpen. Es wurden Flüge eingeleitet von Toulouse, Narbonne, Bordeaux, Bayonne, Marseille, St. Sebastian, Madrid und sogar von Rom ab. Von letzterer Stadt aus geschah dies jedoch nur zweimal, da eine große Anzahl von Tauben auf dem Meere oder bei dem Ueberfliegen der Alpen verloren ging. — In der jüngsten Zeit hat man bedeutende Fortschritte durch Auswahl der Rassen und durch sachkundig vollzogene Kreuzungen erzielt und namentlich in Betreff der vermehrten Schnelligkeit außerordentliche Erfolge erreicht. So sind z. B. die Reisen von St. Sebastian nach Lüttich und von Toulouse nach Brüssel in einem einzigen Tage zurückgelegt worden.

Ueber den gegenwärtigen Stand der Brieftauben-Liebhaberei in Frankreich berichteten die Zeitungen i. J. 1876 Folgendes: Kürzlich veröffentlichte die Pariser

Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft ihr Programm für die Abrichtung der jungen Tauben in diesem Jahre. Es kann den Taubenzüchtern als Beweis dienen, bis zu welcher Vollkommenheit die französischen Liebhaber in dieser Sache schon gelangt sind, obgleich sie sich erst verhältnißmäßig kurze Zeit ernstlich mit der Zucht beschäftigen. Uebrigens muß bemerkt werden, daß die Franzosen nach Ansicht der Belgier die Abrichtung der jungen Tauben zu angestrengt betreiben und die Kräfte ihrer Flüchter im ersten Jahre übermäßig anstrengen. Das Programm der Pariser ist folgendes: 17. Juli, Choisy le Roi = 10 Kil.; 20. Juli, Juvisy = 20 Kil.; 23. Juli, Bresigny = 32 Kil.; 26. Juli, Etampes = 56 Kil.; 29. Juli, Toury = 89 Kil.; 2. August, Artenay = 102 Kil.; 8. August, Beaunency = 147 Kil.; 15. August, Amboise = 211 Kil.; 22. August, Châtellerault = 299 Kil. Damit erreicht die Erziehung der jungen Tauben in diesem Jahre ihren Abschluß. Viele französische Liebhaber finden diese bedeutende Entfernung noch ungenügend und gehen im ersten Sommer noch weiter, wobei sie sich auf einen überaus glücklichen Flug junger Tauben im vorigen Jahre berufen, nämlich den von Aachen nach Paris = 517 Kil. Aber sie vergessen, daß dies schließlich doch nicht die Regel bilden kann. Es ist überaus gefährlich, an junge Tauben bis zu der vollen Entwicklung ihrer Kräfte solche bedeutenden Anforderungen zu stellen. Zu große Anstrengung schadet

der Gesundheit und behindert die Entwicklung der körperlichen Fähigkeiten. Die Brieftauben erlangen ihre volle Körperentwicklung erst im dritten Jahre; vorzeitige Ermüdung, die auf die Entwicklung der Flugkraft großen Einfluß ausübt, macht die Taube bald zu weiteren Flügen und zur Hervorbringung einer gesunden, kräftigen Nachzucht unfähig.

Zu Seite 15. Ueber einen im Juni 1872 vom Krystall-Palast in London aus veranstalteten Taubenwettflug berichtete „The Illustrated London News“: Der englische Taubenwettflug vom Krystall-Palast aus war von vollkommenem Erfolge. Den Entfernungen vom Krystall-Palast bis in ihre Heimat gemäß, hatte man die Tauben in fünf konkurrirende Klassen eingetheilt. In die erste Klasse gehörten diejenigen, welche einen Weg von 30 Meilen zurückzulegen hatten; für die zweite Klasse betrug der Weg 30 bis 50, für die dritte 50 bis 100, für die vierte 100 bis 150, für die fünfte 150 und mehr Meilen (wie z. B. nach Hull und nach dem Norden Englands). Außer diesen hatte ein Flug von 70 Tauben, der Brüsseler Gesellschaft angehörend, den Kanal zu überfliegen. Der schnellste Flieger in jeder Klasse bekam einen Preis. Eine bestimmte Nachsichtszeit wurde gegeben, und zwar soviel Minuten die Meile, als der Unterschied der Entfernung innerhalb der Grenzen jeder Klasse betrug. Die Zeit, welche ein Vogel zu seiner Reise gebraucht

hatte, mußte der Eigenthümer jeder Taube, sobald diese zu Hause angelangt war, durch ein an das Sekretariat gerichtetes Ankunfts-Telegramm wissen lassen. Gleichzeitig war er verpflichtet, in demselben Telegramm die Nummer anzugeben, welche der Taube im Krystallpalast auf den Flügel gestempelt worden war und die er daher vor Ankunft derselben nicht wissen konnte. Die Tauben der fünften Klasse wurden zuerst, am Mittag, abgesendet; mit der nächsten Reihe geschah es eine halbe Stunde später und so fort, bis die letzten abgeflogen. Die Ankunfts-Depeschen trafen Nachmittags und Abends rasch ein und die Preise wurden pflichtgemäß am nächsten Tage vertheilt. Die prämiirten Vögel sandte man in den Krystall-Palast vermittelst der Eisenbahn zurück. Sie wurden alle in gutem Zustande wieder eingeliefert.

Zu Seite 16. Die Dresdener „Blätter für Geflügelzucht" geben über einen merkwürdigen Zug in der Entwickelung des modernen Journalismus — über die Verwendung der Brieftauben im Dienst der Presse — noch einige kurze Bemerkungen. Die Brieftauben werden sowol an die in verschiedenen Orten ansässigen Korrespondenten vertheilt, als auch den täglichen Reporters mitgegeben; und nicht uninteressant ist es, in Polizeigerichtshöfen, öffentlichen Versammlungen u. drgl. zu beobachten, wie Blatt für Blatt durch die Tauben befördert wird. Jede der verschie-

denen Zeitungs-Redaktionen besitzt natürlich einen Taubenschlag. Sobald eine Taube hereinhüpft, setzt sie mit den Füßen eine Schelle in der Redaktionsstube in Bewegung, welche nicht eher zu läuten aufhört, als bis die Depesche erledigt worden. Diese Tauben sind nicht ganz so groß als die gewöhnlichen Brieftauben, sondern kleiner, haben aber vor den letzteren, ihrem Zwecke entsprechend, größere Schnelligkeit voraus. Gezüchtet werden sie nach dem Darwin'schen Grundsatze der natürlichen Auswahl, indem keine zur Brut gelassen wird, die nicht vorher in einem Wettfluge von 300 englischen Meilen den Sieg davongetragen. Die strenge Befolgung dieses Züchtungsverfahrens durch verschiedene Generationen brachte dann die gegenwärtige ‚Preß-Expreß-Brieftaube', wie sie in England heißt, hervor, welche Strecken bis zu 500 Meilen in erstaunlich kurzer Frist zurücklegt. —

Eine ähnliche Zeitungs-Taubenpost hatte die Gesellschaft Liberté in Brüssel während des Prozesses gegen den Marschall Bazaine zwischen dem großen Trianon und ihren Bureaus eingerichtet, um eben täglich Depeschen über den Gang der Verhandlungen zu empfangen. —

Ueber den Verlauf der beabsichtigten Reise über den atlantischen Ozean und namentlich über die Verwendung der Brieftaube dabei ist wol kaum etwas verlautet. Die „Times" kündigte Folgendes darüber

an: Der Ballon „Daily Graphic“ wird vier Passagiere an Bord nehmen: den Professor Wise, den Luftschiffer Donaldson, einen Beamten im Dienste der Vereinigten Staaten und einen Agenten von der Gesellschaft des Daily Graphic. Diese Herren rechnen darauf, irgend einen Punkt an den Küsten Englands oder des Festlands in 60 Stunden nach ihrem Aufsteigen in New-York zu erreichen. Sie nehmen sechs vorzügliche Brieftauben mit, welche in Belgien und anderswo gekauft wurden, sich schon mehrfach bewährt haben und denen die Küsten von England, Belgien, Frankreich und Spanien durch viele Reisen wohlbekannt sind. In einer gewissen Entfernung von New-York freigelassen, werden sie sicher ihren Schlag wiederfinden. Jede Taube trägt auf ihrer Brust die Umrisse eines Ballons mit unauslöschlicher Tinte gezeichnet, und auf ihren Flügeln stehen die Worte: „Die angehängten Nachrichten sind an das nächste Journal zu senden.“ — Ob der Wunsch, daß die ersten auf diesem Wege eingehenden Nachrichten nicht auch zugleich die letzten sein möchten und daß nicht irgend ein Unglücksfall die Reisenden treffen möge — in Erfüllung gegangen, vermögen wir leider nicht anzugeben.

Man beabsichtigt jetzt in England — wie „Land and Water“ mittheilt — eine regelmäßige Brieftaubenverbindung, welche hauptsächlich für Polizeizwecke dienen soll, herzustellen. Ipswich ist als Zentralstation ins

Auge gefaßt und die Tauben sollen sich in einzelnstehenden Häusern, in Polizeistationen und in den Händen von Decretiſs befinden.

Eine Bemerkung in „Fanciers Journal“ lautet: Eine regelmäßige Taubenpost zwischen Ewaka, Tybo und Belmont in Amerika soll ins Leben gerufen werden. Die Orte sind 80 Meilen von einander entfernt und noch durch keine Telegraphenlinie verbunden. Mr. Fitch, Beamter am Pacific and Atlantic Telegraph-office, hat den ersten Versuch bereits gemacht, und wenn die Einrichtung in diesem Lande auch noch eine Neuheit ist, so darf sie doch auf guten Erfolg rechnen.

Zu Seite 18. Doch hat auch die österreichische Regierung bei Gelegenheit von Lagerübungen im Laufe des verfloßnen Jahres Versuche mit Taubenposten gemacht; wieweit die Einrichtungen dort nun aber gediehen sind, darüber ist wol kaum etwas bekannt geworden.

Zu Seite 19. In Warschau wurde — wie L. K. Ritter v. Falkowsky in den Dresdener „Blätter für Geflügelzucht“ (1876) mittheilt — im Jahre 1874 eine Station für Brieftaubenpost in der Ujazdow'schen Kaserne angelegt, in welcher sich zwei Taubenschläge befinden, die mit allen nöthigen Einrichtungen zum Absenden und Empfangen der Depeschen versehen sind. Eine entsprechende Dienerschaft züchtet fleißig die beflügelten Boten, befestigt und nimmt die

Depeschen ab. Im Februar 1876 befanden sich 180 Brieftauben im Schlage. Das Einüben und Probefliegen fing am 28. Mai 1875 an und endete am 8. Juli. Es wurden 40 Brieftauben sechszehnmal aus verschiedenen Entfernungen: 2, 4, 18, 23, 23, 29, 29, 42, 42, 54, 65, 65, 84, 128 russischen Meilen (Werst) stufenweise abgelassen. Nach beendigter Dressur kehrten von 40 Brieftauben 21 in den Schlag zurück; die übrigen gingen verloren. Die jungen Vögel bestanden das Probefliegen verhältnißmäßig besser als die alten. Als Endergebniß der Versuche zeigte sich, daß von zwei mit Depeschen fortgelassenen Brieftauben immer eine zurückkehrte. — Gründer jener militärischen Brieftaubenstation war der Hauptmann von Westenwyk.

Außer diesen Ländern und Italien beschäftigt sich insbesondere Spanien mit der Brieftauben-Angelegenheit und die ganze Organisation der Militär-Tauben-Stationen ist dort eine sehr praktische. Man hat nämlich das Land, bzl. seine Festungen in zwei Zonen, eine äußere und eine innere, eingetheilt und sieht Madrid als Mittelpunkt an. Je eine Festung der äußern Zone nun steht durch die Brieftauben im Wechselverkehr mit je einer zur Seite liegenden und mit der sich zunächst befindlichen Festung der innern Zone. Alle Festungen der innern Zone sind sowol untereinander wie mit Madrid (wo großartige Zuchtthürme erbaut sind) ver-

bunden, sodaß hierdurch die Verbindung untereinander und mit der Hauptstadt auf allen möglichen Wegen hergestellt ist.

Auch in Amerika scheint es mit der Brieftaubenliebhaberei vorwärts zu gehen. Ein Journal Washingtons berichtete über einen Wettflug von Skrauton nach New-York, eine Strecke von 150 Meilen, welche in 2 Stunden 27 Minuten zurückgelegt wurde. Natürlich war eine ganz bedeutende Anzahl Neugieriger herbeigelockt worden, in deren Gegenwart sieben Tauben — nachdem sie gestempelt worden — abgelassen wurden. Das Wetter war klar. Während die drei ersten Tauben sofort in der Richtung nach Südost verschwanden, schienen die anderen vier anfänglich unentschlossen zu sein und umschrieben 10 Minuten lang große Kreise in der Luft, bis sie endlich in der Richtung ihrer Vorgänger verschwanden. Alle sieben kamen glücklich an ihrem Bestimmungsorte an.

Ueber eine neue französische Zeitschrift für Brieftaubenliebhaber sagt La Perre de Roo in „l'Acclimatation“: Ein neues Journal, „La Revue Colombophile, moniteur des Sociétés pigeonnières du nord de la France“, ist in Tourcoing begründet worden. Der Abonnementspreis für Frankreich und Belgien beträgt 8 Fr. jährlich, für andere Länder kommt das Porto noch hinzu. Der Zweck dieser neuen Zeitschrift ist, das Interesse der Brieftaubenliebhaber-

Gesellschaften zu fördern, die Brieftaube (welche ja dazu bestimmt ist, in zukünftigen Kriegen eine wichtige Rolle zu spielen) in Frankreich mehr einzubürgern und die Bemühungen der Regierung zu unterstützen. Die Deutschen haben in allen ihren Festungen Militär-Brieftaubenschläge eingerichtet; Privat-Brieftaubenliebhaber-Gesellschaften haben sich in allen nur einigermaßen bedeutenden Städten gebildet, um für den Fall eines Krieges bereit zu sein; kurz und gut, die während der Belagerung von Paris eingeführte Art der Korrespondenz wird gegen uns angewandt werden, wenn wir es nicht ebenso wie sie machen. — Die Betheiligung Aller ist ganz andrer Art als bei uns. Wir ermahnen daher alle Brieftaubenliebhaber, die ihr Vaterland lieb haben, das französische Journal zu unterstützen und glauben fest, daß nicht ein einziger dies zu thun unterlassen wird.

Zu Seite 20. Die hervorragendsten Brieftauben-liebhaber und -Kenner in Belgien und Frankreich sind außer den schon genannten Herren Brunin und Deyrolle die Herren Marant, De Cool, De Poperinghe, M. Wittouck, d'Hulste, M. M. Vanden Eynden und Tistaert, d'Assche und M. D'haene, de Roulers, M. M. Ed. Cassiers, Louis van Roosebeke, Gustave Traclet, Robécourt und Thomas, La Perre de Roo, Rodenbach, Roënti (J. M. Cornely), Mr. Ed.

Capier, Mr. Démostène Istas (Lüttich). Als einer der glücklichsten und bedeutendsten belgischen Brieftauben-Züchter gilt mit Recht Herr Cleemporl in Gent. Als er z. B. im Jahre 1872 mit 22 Tauben an einem Wettfluge von Baroche theilnahm, gewannen dieselben vierzig erste Preise und die höchste Prämie.

Prütz macht bezüglich der Ableitung des Namens ‚Bagdette' folgende Bemerkung: Im Türkischen heißt die Bagdette ‚Bagadin', zu deutsch ‚Eilbote'. Die englische Benennung Baget-pigeon (von bag, beladen, aufgestellt) deutet sowol auf die Funktion des Trägers (Carrier) als auch auf die Beschaffenheit der Nasenhaut. In Süddeutschland heißt sie ‚Packettaube' oder ‚Packette', was gleichfalls an Beides erinnert. Es ist somit nicht recht zu unterscheiden, ob der Name dieser Taube von der Stadt Bagdad, von dem türkischen Bagadin oder dem englischen Baget abzuleiten ist.

Zu Seite 21. Auch Dietz stellt die Ansicht, daß btrf. Anhängsel alljährlich ausfallen und dann wiederwachsen sollen, als eine irrige hin.

Zu Seite 25. Bezüglich der Zuchtfähigkeit des Karrier bemerkt Dietz: Daß der Karrier in der Zucht nicht ergiebig sein soll, ist eine falsche Ansicht. Es kommt eben nur darauf an, daß man ein gesundes, nicht blutverwandtes Elternpaar zusammenbringt —

man wird dann in dem Karrier eine sehr gut züchtende Taube finden. — Gleichzeitig bemerken wir hier, daß man zur Kreuzung mit dem Karrier besonders gern blaue Mövchen nimmt, weshalb auch nicht selten Brieftauben mit Jabot vorkommen.

Zu Seite 39 und 40. Die gegebene Beschreibung des Tümmlers paßt nur auf eine Art. Es gibt indessen so verschiedene Arten dieser Taube, daß es nicht möglich ist, eine auf alle anwendbare Beschreibung aufzustellen; nur das Perlauge besitzen mit wenigen Ausnahmen fast alle. Dietz.

Zu Seite 41, zweite Anmerkung. Die unter **) eingeschaltete Bemerkung scheint aus einer ungenauen Beobachtung(?) hervorgegangen zu sein; denn Tauben werden ja mitunter während des Flugs vom Schlage gerührt und stürzen dann senkrecht herab. Dietz.

Zu Seite 46. In Preußen, Königsberg bis nach Bromberg u. s. w., liebt man die kurzschnäbeligen, kleinen Ueberschläger, bei uns in Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Halberstadt die sogenannten Truppflieger, welche lange ausdauernd fliegen. Dieselben werden jung eingeübt und im nächsten Frühjahre verschnitten, natürlich nur die Tauberte. Vom Mai ab bis zum August, bezüglich bis zur Federzeit oder Mauser werden diese Kapaunen regelmäßig des Morgens um 6 Uhr gejagt. Wer im Sommer nach Braunschweig kommt, sollte es nicht versäumen, einem solchen interessanten sog. Trupp-

jagen zuzuschauen. Meistens werden dazu langschnäbelige Tauben benutzt, welche mit dem echten Tümmler nur wenig gemein haben. Namentlich ist die Gestalt eine andere; der Körper erscheint langgestreckt, ebenso sind Flügel und Schwanz lang, der Kopf ist spitz und schmal, dem der Drachentaube ähnlich, der Schnabel muß so lang als möglich sein. Das Auge muß hell (Perlauge oder Reinauge) und mit schmalem rothen Fleischrand umgeben sein.

Die besten Hochflieger sind die Hannoveraner (farbig mit weißen Flügelspitzen), die Holländer und Stralsunder (reinweiß, in der Jugend Rothschimmel) und die Braunschweiger und Magdeburger, erstere farbig mit sieben bis neun weißen Flügelspitzen und rundem weißen Fleck unter dem Schnabel (Bärtchen oder Kehle), letztere sind einfarbig, gewöhnlich schwarz mit weißgestricheltem Kopf (Stichel- oder Strichelköpfe).

Kapaunen gibt es nur in Braunschweig, Magdeburg, Halberstadt und Wolfenbüttel. Das Verschneiden hat blos den Zweck, daß die Tauben jeder Zeit, besonders aber im Sommer gejagt werden können, während die Hecktauben dann durch das Brüten und Aufziehen der Jungen vom langeandauernden Fliegen abgehalten werden. Es ist eigenthümlich, daß sich keine andere Rasse zum Verschneiden so eignet, als eben die Braunschweiger und Magdeburger Taube. Man findet in den Trupps derselben noch allerhand Zeichnungen,

z. B. farbige mit weißen Schwänzen (Weißschwänze), elsterbunte, namentlich Kopenhagener, hin und wieder deutsche Mövchen, auch Berliner Blaubunte und Tiger, der eigentliche Truppflieger bleibt aber immer der Bärtchentümmler.

Unter den S. 44 geschilderten Berliner Fliegetauben sind besonders die Weißschläge und Blaubunten (Elstern) mit rauhen Füßen, welche als Hecketauben gehalten und gejagt werden, erwähnenswerth.

Alle diese Jagetauben, Fliegetauben, Trupp-, Rund- oder Hochflieger schlagen selten über. R. Ortlepp.

Zu Seite 57 bis 59. Felix Rodenbach, einer der bedeutendsten Brieftaubenkenner und -Züchter Belgiens, bemerkt über die Brieftauben Folgendes: Durch allmälige Kreuzungen sind drei besonders bemerkenswerthe Rassen entstanden, nämlich diejenige von Lüttich, Antwerpen und Brüssel, deren Verschiedenheit allen erfahrenen Liebhabern genau bekannt ist. Um einen günstigen Erfolg zu erzielen, sind vor allem die Zuchtvögel richtig zu wählen und dabei ist auf Intelligenz, Kraft und Schnelligkeit zu sehen.

Meiner Ansicht nach entspringt die beste Brieftaube aus der Kreuzung zweier verschiedener, von allen Liebhabern gekannten Rassen. Diese sind die Antwerpener und die Lütticher, von denen die letztere als die eigentliche Verbesserungsrasse betrachtet werden kann. Man verwendet zur Zucht zwei Exemplare von der besten

Beschaffenheit, wenigstens drei Jahre alt und von verschiedener Farbe. Am besten ist es, den Tauber von der Lütticher Rasse zu wählen, weil man annimmt, daß der Einfluß des Männchens, d. h. was die inneren Eigenschaften anbelangt, im allgemeinen überwiegend sei, während der des Weibchens mehr auf die Gestalt wirke. Wir sagen: im allgemeinen, denn man hat auch Beispiele vom Gegentheil, zumal wenn die Täubin hitzigern Temperaments als der Tauber ist, wobei sich dann durch die Paarung ein größerer Einfluß ihrerseits geltend macht. Auch ist es der Vorsicht angemessen, die zuerst gelegten Eier zu beseitigen, damit nicht ein anderer Tauber schon vorher den Grund zu einer nicht beabsichtigten Kreuzung gelegt haben möge. Man weiß, daß die Lütticher Taube sich durch ihr herrliches Gedächtniß, die Antwerpener dagegen durch ihre schöne Gestalt und ihren raschen Flug auszeichnet. — Was die Brüsseler Tauben anbetrifft, so sind sie ebenfalls sehr gut; auch haben die dortigen Liebhaber Kreuzungen mit dem besten Erfolge unternommen und es ist nicht zu verkennen, daß die Brüsseler ein großes Verdienst sich dadurch erworben, die belgischen Brieftauben auf ihre jetzige Höhe zu erheben, welche allgemein anerkannt wird.

Zu Seite 64. Die größte Fluggeschwindigkeit, über welche sogar die ältesten belgischen Liebhaber in Aufregung geriethen, wurde vor zwei Jahren

(1875) auf dem Konkurse von Mont de Marson in Südfrankreich erreicht. Die Tauben flogen dabei um 5 Uhr Morgens ab. Zwischen 3 und 5 Uhr Nachmittags hatten bereits einige 60 Köpfe Verviers und Umgegend erreicht, also in 8 bis 10 Stunden einen Weg von 200 Stunden zurückgelegt.

Auch die Deutschen haben ganz hübsche Erfolge aufzuweisen. So unternahm z. B. am 18. Juni v. J. Herr Karl Zschächner in Pösneck mit seinen vielfach prämiirten Antwerpener Brieftauben einen Versuch auf der Strecke Köthen-Pösneck, welche 16 Meilen Entfernung ausmacht. Mittags 1 Uhr 45 Minuten stiegen die Tauben vom Bahnhofsgebäude zu Köthen aus und langten sämmtlich 3 Uhr 48 Minuten auf ihrem Schlage in Pösneck an. Sie hatten also in einem Zeitraume von 2 Stunden und 3 Minuten die ganze Tour, in 7 bis 8 Minuten mithin eine Meile zurückgelegt. — Ebenso wurden dem „Ornithologischen Verein" zu Stettin am 22. Juli 1876 eine Anzahl Antwerpener Brieftauben aus Pösneck in Sachsen-Meiningen mit dem Ersuchen übersandt, sie am nächsten Tage früh aufsliegen zu lassen. Nachdem die Vögel genügend verpflegt, gestempelt und mit Depeschen (am Fuße und an der mittlern Schwanzfeder) versehen waren, wurden sie am bestimmten Tage um 8 Uhr 10 Minuten Morgens bei Nordostwind und klarem Himmel aufgelassen. Die Tauben schlugen sofort die Richtung nach Südosten

ein und waren mit ganz bedeutender Geschwindigkeit innerhalb weniger Sekunden den Augen entschwunden. Interessant war übrigens bei dieser Gelegenheit der Vergleich zwischen dem Fliegen der Brieftauben und dem der gewöhnlichen Flugtauben oder Tümmler, welche in einer Anzahl von etwa 100 von hiesigen Liebhabern einige Minuten später aufgelassen wurden. Während erstere in schnurgerader Richtung ihrer (420,$_2$ Kilom. entfernten) Heimat zueilten, kreisten die hiesigen Tauben in buntem Durcheinander und vereinigten sich erst später in einer gewissen Höhe, um in langsamen Schwenkungen ihre in verschiedenen Stadttheilen befindlichen Schläge aufzusuchen.

Zu Seite 73 und 74. Man hat mehrfach beobachtet, daß die zurückkehrenden Tauben nicht etwa in der direkten Richtung vom Auffflugsorte aus, sondern vielmehr von hohen Thürmen u. drgl. her, welche ihnen augenscheinlich als Wegweiser gedient, den Schlag aufsuchen.

Einen Beleg zu der auf S. 74 angeführten Behauptung gibt Tegetmeyer. Er erzählt, daß er eine erprobte Brieftaube, welche aus der Entfernung von 50 Meilen gut zurückgekehrt sei, bei starkem Nebel in der Entfernung von 5 (englischen) Meilen fliegen gelassen habe; sie setzte sich aber auf ein Haus und wartete, bis der Nebel sich geklärt hatte. — Vielleicht dürfte auch folgende Notiz des Herrn L. Meyer berechtigt

sein, hier eine Stelle einzunehmen: Am 27. August d. J. sandte mir Herr Karl Petermann aus Rostock drei Brieftauben, um dieselben hier (in Hannover) auffliegen zu lassen. Montag den 28. August, Morgens 7 Uhr, ließ ich die Tauben, nachdem ich sie mit dem Stempel des Herrn G. Wollring hier versehen, in Anwesenheit einiger Herren auf dem Lindener Berge fliegen. Das Wetter war am Morgen ziemlich günstig, des Mittags aber kam ein sehr heftiger Regen, und da es an den folgenden Tagen ebenfalls regnete, so glaubte ich, daß die Reisenden Rostock wol nicht wiedersehen würden. Ich erhielt jedoch die Nachricht, daß am 5. September zwei von den Tauben in ihrer Heimat eingetroffen seien, und da uns auch der Stempel, mit dem ich die Vögel versehen, mitgetheilt wurde, so war die Richtigkeit der Angabe bewiesen.

Zu Seite 76. Zur Vervollständigung des dort Gesagten geben wir den folgenden, in den „Leipziger Bl. f. G." mitgetheilten Aufsatz des rühmlichst bekannten Taubenwirths H. Dietz in Frankfurt a. M.: Ueber die Heimkehr der Brieftaube.

„Wenn ich auch auf die Ausführlichkeit der Schriften der Herren H. Lenzen und Dr. K. Ruß verzichten will, indem denselben wenig Neues beizufügen sein würde, so glaube ich in Nachstehendem doch einen kurzen und aufklärenden Begriff über das Wesen der Brieftaube überhaupt zu geben.

Lange Zeit war man darüber im Unklaren, welches Sinnesorgan es der Taube ermögliche, auf so weite Entfernungen, wie dies thatsächlich der Fall ist, ihre Heimat wieder zu finden. Manche wollten etwas von Geruch, wie bei dem Hunde, wissen, Andere sagten schlechtweg, es sei Instinkt u. s. w. Es kann indessen kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß es nur das Gesicht und das Gedächtniß ist, welche den Vogel befähigen, seinem Instinkte, nämlich dem Triebe, wieder in sein Haus, in sein Nest zu kommen, Folge zu leisten.

Ich sage das Gedächtniß! Es ist wirklich wunderbar, in welch' hohem Grade wir bei Thieren, also auch bei Tauben, diese Thätigkeit des Gehirns entwickelt sehen. Jeder Liebhaber wird aus eigener Erfahrung Beispiele erlebt haben. Betrachten wir eine gesunde Feld- oder sonstige zum Flug geeignete Taube, die wir morgens in der Frühe zum ersten Male aus dem Schlage lassen. Bedächtig und ängstlich betritt sie das Flugbrett, mit hocherhobenem Kopfe und mit weitgeöffneten Augen bleibt sie, mitunter bis zu einer Stunde lang, auf demselben sitzen. Dann endlich steigt sie auf, umkreist ein- oder zweimal den Ort, von welchem sie aufflog, um sich scheu und unsicher auf eine Dachfirste, Mauerspitze, einen Schornstein u. drgl. niederzulassen. Hier beginnt das Ausschauen von neuem, aber in immer kürzeren Pausen erfolgt

der Aufflug und in immer weitere Kreise wird derselbe ausgedehnt. Das Thier wird mit jedem neuen Aufflug sicherer, es hat bereits die Gegend genau kennen gelernt, sich die Merkmale eines ganzen Stadttheils oder einer Landschaft eingeprägt und erinnert sich derselben noch nach mehreren Tagen. Dieses Kreisen ist nichts anderes, als die Suche nach dem alten Wohnort und Schlage. Findet die Taube auf ihren Streifflügen nur eine Spur, den geringsten Anhaltspunkt, welche ihr von den, auf ihrem früheren Fluge gemachten Beobachtungen im Gedächtnisse sind — dann fort, auf Nimmerwiedersehen. Ist dies aber nicht der Fall, so kommt sie gewöhnlich, wenn auch oft erst nach drei bis vier Tagen, in den zuletzt verlassenen Schlag zurück. Auf diesem Beobachtungs- und Auffassungsvermögen beruht einzig und allein auch das Zurückkommen der Brieftaube. Die Dressur, welche mit ihr vorgenommen wird, muß demnach darin bestehen, dieses Vermögen zu üben und zu stärken. Aus diesem Grunde ist es rathsam, die Brieftaube an das Feldfliegen zu gewöhnen, nicht deshalb, weil sie, wie irrthümlich gemeint wird, bei weiteren Reisen sich Futter auf dem Felde suchen könne. Es wäre eine schlechte Taube, der es einfiele, bei einem Wettfluge sich unterwegs nach Nahrung umzusehen. Uebrigens thut es die Taube auch gar nicht. Hat sie, nachdem sie aufgeflogen, erst einmal die Richtung ihres Heims gefunden, dann

geht es auch rastlos dem Ziele zu, und je näher demselben, um so mehr strengt sie sich an, es sobald als möglich zu erreichen. Erst wenn sie dasselbe verfehlt, wenn sie sich verirrt hat, dann mag sie wol auch nach Futter suchen. Ob sie bei einem Wettfluge unterwegs einmal zum Saufen einfällt, will ich nicht bezweifeln.

Demungeachtet ist die Gewöhnung zum Feldern für die Brieftauben nicht dringend genug zu empfehlen. Durch dasselbe lehrt man die Taube von Kindesbeinen an, könnte man sagen, sich zu orientiren, ohne daß dem Eigenthümer dadurch Mühe, Zeit und Arbeit erwüchse. Sie lernt nicht allein ganz genau die Beschaffenheit ihres Wohnorts, sondern auch dessen ganze landschaftliche Umgebung kennen. Ferner wird die Taube, welche von Jugend auf an das Feldfliegen gewöhnt ist, sicherer, energischer und muthiger. Daß für eine Brieftaube Muth dazu gehört, bei einem Aufsfluge ihre Heimat aufzusuchen, sieht man am deutlichsten, wenn man eine ältere Hoftaube plötzlich im Freien aufwirft. Diese klammert sich an den ersten besten Gegenstand an, den sie am ehesten erreichen kann, oder läßt sich sofort auf den Boden nieder. Wie wirksam das Feldfliegen für die Ausbildung der Eigenschaften der Brieftaube ist, geht aus dem Umstande hervor, daß Feldtauben, ohne alle weitere Dressur, auf 5 bis 10 Stunden Entfernung ihren Schlag leicht wiederfinden. Ja ich habe ein Beispiel,

daß eine solche Taube aus dem Vogelsberge bis tief in den Odenwald, beides waldige Gebirgsgegenden, beiläufig eine Entfernung von 25 Wegstunden, zurückgeflogen ist.

Wenn nun auch das Gesicht in erster Linie der maßgebende Faktor ist, welcher die Brieftaube ihren Wohnplatz wieder auffinden läßt, so darf man doch nicht glauben, dieselbe sehe ihn bereits bei ihrem Aufsteigen. Um uns einen richtigen Begriff über den Heimflug machen zu können, müssen wir uns vielmehr Folgendes vergegenwärtigen. Ob das Auge der Taube schärfer ist, als dasjenige des Menschen, mag unerörtert bleiben. So viel ist indessen gewiß, daß der Vogel aus der Höhe einen viel klarern Umriß von den Gegenständen auf der Erde haben muß, als wir von dem höchsten Berge aus. Und zwar, weil wir von einem erhöhten Standpunkte auf der Erde aus den diese umgebenden Dunstkreis, also die weniger durchsichtigen Luftschichten, der Länge nach durchschauen müssen, um einen entfernten Gegenstand wahrnehmen zu können. Mit anderen Worten, die Lichtstrahlen, die unser Auge auf einem erhöhten Standpunkte von entfernteren Gegenständen empfängt, haben die zunächst an der Erde lagernde, weniger durchsichtige Luftschicht wagerecht zu durchschneiden. Aus der Vogelschau oder einem Luftballon ist die Sache jedoch anders. Die Lichtstrahlen, die das Auge von den auf der Erde be-

findlichen Gegenständen empfängt, durchschneiden die undurchsichtigere Luftschicht senkrecht, also auf dem kürzesten Wege. Mithin sieht die Taube im Fluge, auch wenn ihr Auge nicht schärfer als das unsrige ist, die Gegenstände auf der Erde genauer und auf größere Entfernungen, als wir sie zu sehen gewohnt sind. Zieht man weiter in Betracht, daß die Taube durch ihre Dressur oder ihr Feldfliegen Anhaltspunkte in einer ausgedehnten Landschaft sich eingeprägt hat, daß auf ganz beträchtliche Entfernungen sich Waldungen von Feld, Feld von Weiden und Wiesen unterscheiden, auf noch größere Entfernungen Gebirge und Wasser sichtbar sind, so wird man begreifen können, wie die Taube im Stande ist, ihren Nistplatz wieder zu finden.

Wendet man das Ebengesagte insbesondere auf Belgien an, so ergiebt sich, daß die Oertlichkeiten, welche die Belgier zum Auffluge ihrer Wetttauben vorzugsweise benutzen, auch die geeignetsten für sie sind. Die belgischen Flug-Konkurse gehen zum weitaus größten Theile vom nördlichen und nordwestlichen Frankreich aus. Erheben sich dort bei dem Auffluge die Tauben zu einer entsprechenden Höhe, so unterliegt es keinem Zweifel, daß sie sofort des Meeres ansichtig werden. Verfolgen sie mit ihrem Auge die Uferlinien, das Wasser beständig links lassend, so erreichen sie unbedingt ihr Vaterland. Man wende mir nicht ein, daß ja die Taube nicht wisse, was links oder rechts sei.

Dem ist freilich so. Trotzdem weiß das Thier sehr genau, auf welcher Seite es an einem ihm bekannten Gegenstande vorbeifliegen will. Ferner kommen der Taube der belgischen Wettflüge die Flußthäler der Maas und Schelde sehr zustatten. Verliert sie den Blick nach dem Meeresufer, so gewinnt sie ihn auf diese Flüsse und braucht ihnen nur zu folgen, um gleichfalls in ihre Heimat zu kommen.

Diese Thatsachen enthalten auch einen Fingerzeig für die deutschen, namentlich für die niederrheinischen Brieftauben-Liebhaber. Wäre z. B. ich hier in Frankfurt a. M. diesem Sport ergeben, so würde ich meine Tauben in zwei Serien abtheilen. Die eine würde ich rheinaufwärts, die andere mainaufwärts abrichten. Für die erste Abtheilung wäre Basel ein Hauptpunkt der Beachtung. Von hier ab bis Mainz hätten die Tauben einen vortrefflichen Wegweiser — den Strom selbst. Die grüne Rheinebene, eingefaßt vom Schwarzwald und von den Vogesen, tiefer unten von Bergstraße und Hardt, ist eine Bahn, wie man sie vortrefflicher nicht finden kann. Wollte ich die Flugstrecke verlängern, so müßte als der entsprechendste Stationspunkt Genf (über Neufchâtel) gelten. Auf dem Wege dahin bietet die Natur wieder vortreffliche Anhaltspunkte: unter der fliegenden Taube die Spiegel des Genfer-, Neufchâteler- und Bieler-Sees, zu ihrer Linken der Jura, rechts die Alpen. Ist die Entfernung von Genf noch nicht weit

genug, so kann man Lyon, bzl. das Rhonethal hinunter bis Marseille nehmen. Für die andere Abtheilung müßte als Haupteinübungspunkt Bamberg gewählt werden, von hieraus Regensburg, um den Uebergang über die fränkische Alp sicher einzuüben, und dann das Donauthal hinunter mit Wien oder Pest als Endstationen.

Durch diese Wahl der Rheinlinie und des inneren Deutschlands als Aufflugspunkte würde die Liebhaberei nicht nur mehr nach jenen Gegenden getragen, sondern auch die Möglichkeit geboten, diese im Nothfalle zu militärischen Zwecken nutzbar zu machen."

Zu Seite 80. Nach La Perre de Roo sollen die Nistzellen für Brieftauben eine Länge von 50 cm., Höhe und Tiefe von je 35 cm. haben und auf dem Fußboden stehen, damit die das Nest zu früh verlassenden Jungen beim Herabfallen sich nicht die Brust zerstoßen.

Zu Seite 81. Jede Nistschale sollte so beschaffen sein, daß man sie leicht herausnehmen kann, um die Jungen zu besehen, ohne diese anfassen zu müssen. — Prütz macht zu diesem Punkte folgende Bemerkung: Die besten und praktischsten Nester sind nach meinen Erfahrungen die aus wilden Reben (Ampelopsis) oder ungeschälten Weidenruthen geflochtenen, runden, schüsselförmigen Nestkörbe, welche einen Durchmesser von 16—18 cm. haben und in der Mitte 5—8 cm. tief sind. Aus allzuflachen Nestern kriechen und fallen die

Jungen leicht heraus und andrerseits in zu tiefen Nestern können sie schlecht nisten. Dagegen entsprechen die eben beschriebenen Nistkörbe der Natur und Gewohnheit der Tauben, sie sind luftig, dabei dauerhaft und leicht zu reinigen. Letzteres geschieht nach jeder Brut durch vierundzwanzigstündiges Einweichen jener in Wasser oder noch besser durch Brühen in heißer Lauge und darauf erfolgendes Ausbürsten.

Zu Seite 87. Die Bemerkung des Herrn Meyer halte ich nicht für richtig. Welcher Taubenzüchter oder -Liebhaber wird wol jährlich nur ein- oder zweimal seinen Taubenboden reinigen? Derjenige gewiß nicht, der seine Thiere lieb hat und gesund erhalten will. Der Taubenschlag muß täglich (?) gereinigt werden; unter keiner Bedingung aber darf sich der Koth so anhäufen, daß er Geruch verbreitet, was im heißen Sommer schon binnen 24 Stunden geschieht.

Prütz.

Zu Seite 88. Den Brieftauben und den Tauben überhaupt ist namentlich die Federlaus ein sehr gefährliches Ungeziefer. Man kennt sie als ein langes, dünnes, ganz glattes Kerbthier von gelblicher Farbe, welches seinen Aufenthalt am Kopfe, am Halse und an der Brust, besonders aber in den Schwung- und Steuerfedern nimmt und sich ausschließlich von Federfasern ernährt, die es fein durchlöchert und zerstört. — Das sicherste und augenblicklich helfende Mittel gegen

die Taubenlaus (Pediculus columbae), gegen die =Milbe (Acarus columbae) und gegen die beschriebene Federlaus ist gepulverter Sabadillsamen, den man auf die Theile der Taube streut, welche vom Ungeziefer am meisten heimgesucht werden, und den man nach kurzer Zeit wieder von dem Vogel abstäubt, da er sonst schädlich wirkt. Prütz.

Zu Seite 94. Herr Dietz bemerkt dazu: Ueber Fütterung theile ich im Großen und Ganzen die Ansichten Lenzens. Man füttere immer aus der Hand und zwar wennmöglich nicht im Schlage, sondern auf dem Hofe oder auf einem besondern Raume des Bodens. Im Sommer reiche man dreimal, im Winter zweimal am Tage das Futter. Im Sommer thue man es Morgens um 5 Uhr, am Mittag und am Abend etwa um 6 Uhr. Im Winter genügt es Morgens um 9 und Mittags zwischen 2 und 3 Uhr. Man gebe im Sommer soviel, daß immer noch etwas Futter liegen bleibt, damit die alten Tauben, wenn sie gefüttert haben, wieder nachfressen können. Schlechte und knappe Fütterung während des Winters ist ganz zu verwerfen. — Will man keine Jungen ziehen, so trenne man einfach die Geschlechter.

Zu Seite 99. Herr Dietz hält Mörtel von einer alten, feuchten Wand für am besten, weil in demselben Salpetertheilchen vorhanden, die zur Verdauung außerordentlich zuträglich sind.

Zu Seite 103. Die Redaktion des „Epervier“ trifft immer zweckmäßige Maßregeln, um das Interesse der Käufer zu wahren. So wird zunächst festgestellt, daß die zu verkaufenden Tauben auch wirklich aus dem Schlage fliegen und mithin keine anderen untergeschoben werden können. Jene werden mit Nummern und Contremarke gezeichnet und hierauf in Freiheit gesetzt, damit man sich davon überzeugen kann, daß sie wieder in ihren Schlag zurückkehren. — Jede Taube wird beim Verkaufe einzeln in einem Körbchen ausgeboten, auf welchem die Ordnungsnummer angebracht ist. Jeder Verkäufer hat eine gestempelte Versicherung abzugeben, in welcher er sich verbindlich macht, die Tauben bis zu einem gewissen Termine zurückzugewähren und unter mindestens einem Jahre selber keine Tauben mehr zu halten. Im Falle der Verkäufer nur eine bestimmte Anzahl seiner Tauben abgeben sollte, wird solches bei den Verkaufsbedingungen bemerkt. Sobald der erstere den festgesetzten Bestimmungen entgegenhandelt, wird sein Name öffentlich bekannt gemacht und er von allen Wettflügen ausgeschlossen. — Wie lebhaft es auf den Taubenversteigerungen in Belgien herzugehen pflegt, sagt u. A. in wenigen Worten Roch in der „Illustration Européenne“: „man muß es mit ansehen und anhören, wie unsere Taubenliebhaber auf den Versteigerungen, wenn es sich um erprobte Vögel handelt, einander die Preise streitig machen. Welches Kämpfen! Welche

Aufregung!" Dann müssen wir es allerdings natürlich finden, daß „gegen 100 Brieftauben in Brüssel im Durchschnitt für 50 Frank das Stück verkauft wurden — soviel als eine Milchziege kostet." — Nach einer Mittheilung des „Epervier" vom 4. Januar 1876 wurden in Brüssel 85 Brieftauben des bekannten Züchters Platinski versteigert. Im Ganzen erzielte man einen Preis von 1883 Frank; eine Taube (Nr. 61) kam auf 175 Frank. Gewiß vermögen diese Zahlen den Taubenzüchtern einen Begriff von dem Werth guter belgischer Brieftauben zu geben.

Zu Seite 105. Von einer Gesellschaft in Lille ist der Versuch gemacht worden, Tauben auffliegen zu lassen, nachdem sie vierzehn Tage lang an dem Aufflugsort (Jardin d'Acclimatation) eingeschlossen worden. Der Erfolg war ein günstiger: sämmtliche Tauben schlugen sofort den richtigen Weg ein. M. Barillion, Oberst zu Lille, fügte diesem Versuch einen weitern hinzu, bei dem er die Zeit der Gefangenschaft verdoppelte. Am 29. Juli wurden die ausgewählten Tauben von Lille nach dem Jardin de l'Acclimatation gebracht und in die dortigen Taubenschläge eingesperrt, in welchen sie vier Wochen lang die beste Pflege erhielten. Männchen und Weibchen wurden natürlich getrennt gehalten. Das Ergebniß war ein gleich gutes. Um 8 Uhr 10 Minuten wurden sie in Paris freigelassen und 11 Uhr 45 Minuten befanden sich die ersten bereits in Lille.

Zu Seite 112. Dietz theilt seine Ansicht über Inzucht und über eine andere, auf S. 115 bis 117 näher ausgeführte Streitfrage in Folgendem mit: Fortgesetzte Inzucht ist die Quelle aller Krankheiten und der Schwächung bei allen Thieren — warum sollte es bei der Taube anders sein? Da jedoch Brieftauben an und für sich schon sehr gemischtes Blut enthalten, so ist es wol möglich, daß man bei diesen länger in einer Familie fortzüchten kann, als bei anderen Tauben. Es hängt dies eben auch sehr von dem glücklichen Zufall bei Zusammenstellung des Elternpaares ab.

Was die Belassung von nur einem Jungen in dem Neste anbelangt, so bin ich ganz und gar gegen dieses Verfahren, weil es in der That gar nicht nöthig und übrigens auch sehr schwer durchführbar ist. Zunächst muß man sich die Frage vorlegen: soll man das Ei oder ein Junges entfernen? Da man nun nicht sicher weiß, welches von den Eiern ausschlüpfen werde, läßt man beide bebrüten. Aber welches von den ausgeschlüpften Jungen soll man in dem Neste lassen? Häufig kommt es freilich vor, daß eins derselben am zweiten oder dritten Tage in der Entwickelung zurückbleibt und dies ist dann gleich fortzubringen, aber nicht etwa aus dem Grunde, daß das andere dann kräftiger werden solle, sondern weil es doch nicht davonkommen, bzl. sich im günstigsten Falle nur zu einem kranken oder schwächlichen Thiere entwickeln würde. Gedeihen

jedoch beide Nestjungen gleichzeitig gut, so entferne man keins derselben. Die Alten zeigen gegen zwei Jungen mehr Anhänglichkeit, füttern sie auch besser als eins, und übrigens bleiben beide länger und ruhiger im Neste, als wenn man das eine oder das andere fortgenommen hat.

Zu Seite 115. La Perre de Roo läßt sich übrigens des Näheren über die Verparung, bzl. Zucht der Brieftauben in einem besondern Aufsatz in der „Acclimatation“ folgendermaßen aus: Die Verparung kann während der ganzen Nistzeit geschehen. Nichts ist leichter, als die Tauben zu paaren. Es genügt, daß man das Paar, welches man vereinigen möchte, in einen Kasten zusammensperrt; bald beginnt der Täuber um die Gunst des Weibchens zu werben, indem er girrend und knixend vor ihr hin und her geht, was das Weibchen — besonders wenn es vorher mit einem andern Männchen verpart gewesen ist — zuerst mit Flügel- und Schnabelhieben zurückweist. Dieser Widerstand ist jedoch nicht von langer Dauer; nach wenigen Tagen nimmt das Weibchen die Huldigungen ihres Bewerbers an und nun ist die Verbindung meist für's ganze Leben geschlossen. Um die Brieftauben verständig zu paren, muß man Erfahrung, sowie eine tiefe Kenntniß aller Eigenschaften, welche eine gute Brieftaube kennzeichnen, besitzen. Die Hauptregel bei der Verparung ist, daß die Eigenschaften des Männchens die Fehler

des Weibchens verbessern und umgekehrt. Wenn z. B. dem Männchen die breite Brust fehlt, so muß man dieses mit einem Weibchen, welches eine gut entwickelte Brust und eine große Flügelkraft besitzt, verpaaren. Wenn ihm ein übermäßig langer Schnabel eigen ist, so muß man ihm ein sehr kurzschnäbeliges Weibchen geben; hat es weiße, mit Roth überhauchte Augen, so muß man es mit einem Weibchen, bei dem sie roth und gelb überhaucht sind, verpaaren u. s. w. Um sich nicht Mißerfolgen auszusetzen und um mit Sicherheit handeln zu können, ist es unbedingt nothwendig, daß man die Abstammung, also die Vorfahren seiner Tauben kenne; andernfalls kann das Gesetz der Vererbung nur zuleicht die besten Pläne vereiteln. So z. B. darf man einen kurzschnäbeligen Tauber, welcher aber von einem Vater oder einer Mutter mit langem Schnabel herstammt, niemals mit einem langschnäbeligen Weibchen verpaaren, um den Schnabel seiner Gefährtin zu verbessern; denn von dieser Verbindung würde man nur unbestimmte oder ganz entgegengesetzte Ergebnisse erzielen. — Wenn man eine gute Taube besitzt, von welcher man die ganze Bevölkerung eines Taubenschlages züchten will, so muß man, falls es ein Weibchen ist, ein Männchen dazu suchen, das soviel als möglich dieselben Formen hat; denn die Gleichheit der Gestaltung bewerkstelligt, daß man Junge, die den Eltern genau gleichen, erzielen kann.

Es kommt häufig vor, daß eine Taube, deren körperliche Eigenschaften viel zu wünschen übrig lassen, sich im Gegentheil durch ihre instinktiven Eigenschaften auszeichnet. Man darf eine solche nicht von der Zucht ausschließen, vielmehr muß man sie als Zuchtvogel benutzen und in dieser Verparung den Grundsatz anwenden, daß man die Unvollkommenheiten der einen durch die Vollkommenheiten der andern verbessert. Die instinktiven Eigenschaften hat der Liebhaber bei der Brieftaube vor allem herauszusuchen, und ein Nachzügler, sei er noch so anmuthig, ist ohne Gnade aus dem Taubenschlage zu verbannen. Ebenso müssen die schlechten Zuchttauben, solche, die ihre Jungen nachlässig erziehen und vor allem die Weibchen, welche klare Eier legen, von der Zucht ausgeschlossen werden.

Eine Brieftaube kann, wie man sagt, das Alter von 25 Jahren erreichen; ihre Fruchtbarkeit jedoch hört lange Zeit vorher auf und man sollte sie zur Zucht nur bis zum Alter von acht Jahren brauchen; denn alte Tauben ziehen nur mittelmäßige Junge, deren Muskeln und Knochen sehr schwach sind und die oft während der Mauser an Auszehrung sterben. Ganz junge Tauben bringen sehr häufig skrofulöse Junge hervor und haben meistentheils den Fehler, daß sie dieselben nicht gut füttern. Deshalb ist es gut, das ganz junge Weibchen mit einem Männchen, welches ein Jahr älter ist, zu verpaaren und umgekehrt. —

Die Schönheit und Vollkommenheit der Jungen hängt ganz von der Anwendung der Regel, die ich gegeben, vom Geschick des Liebhabers und von der Kenntniß der Naturgeschichte und der Lebensbedingungen der Taube ab.

Zu Seite 132. Dietz macht über die Versendung belgischer Brieftauben noch folgende Bemerkung: Ende der dreißiger und Anfangs der vierziger Jahre d. Jahrh. fand man auf dem Impérial fast jeder nach Frankreich fahrenden Diligence belgische Brieftauben, welche an Kaufleute oder Geistliche nordfranzösischer Städte adressirt waren.

Zu Seite 136 bis 138. Die „Dresdener Blätter für Geflügelzucht", Jahrgang 1871, sagen, als sie von französischen Flügen sprechen: Am günstigsten für den Flug ist der Südostwind, weil dann die Luft leichte Wasserdünste enthält und die Taube nicht so sehr durch den Durst leidet, als bei Nordwind und noch mehr bei Westwind. Man zieht deshalb südlich und südöstlich gelegene Orte zum Abfliegen vor, was indessen nicht hindert, daß Tauben auch von Norden nach Süden fliegen, wenn sie dazu abgerichtet sind.

Zu Seite 138. Allerdings scheint uns Folgendes eines Andern belehren zu wollen. Vor einiger Zeit wurde nämlich in Courtrai die Wette gemacht, ein und dieselbe Taube von Paris, London und Berlin aus fliegen zu lassen und sie würde immer wieder zurückkehren. Die Reisen von den ersten Orten aus gelangen glück-

lich und einige später unternommene Versuchsflüge in der letzten Richtung bestand die Taube auch glänzend. Leider konnte sie die ganze Strecke nicht zurücklegen, da sie auf dem Transporte nach Berlin durch freche Hand vertauscht wurde und deshalb spurlos verschwand. — Jeder Kenner und Liebhaber muß zugeben, daß die Brieftaubenpost, wie sie bisher gebräuchlich war, an dem Fehler krankt, daß man die Tauben nur zum Rückfluge benutzen kann, nachdem man sie zuvor durch künstliche Transportmittel von ihrer Heimat entfernt hat, und daher drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob die Brieftauben sich am Ende nicht auch zu einem regelmäßigen Hin- und Herflug abrichten lassen könnten? Und in Bezug darauf macht Pfarrer Gottschalk in Pfaffenwiesbach folgende Vorschläge: Wenn es sich z. B. um Einrichtung einer regelmäßigen Brieftaubenpost zwischen Köln und Düsseldorf handelte, so müßte man die Tauben in dem Schlage zu Köln, in welchem sie erbrütet worden, wenigstens zwei Monate lang ein- und ausfliegen lassen. Darauf wären sie jedoch nach Düsseldorf in einen Schlag, welcher dem ersteren vollkommen gleicht, zu bringen; ebenso müßten die beiden als Vorhalle und zum weiteren Gebrauch dienenden Käfige aufs Genaueste einander gleichen. Die Vögel sind nun in dem Schlage zu Düsseldorf zwei Monate hindurch eingeschlossen zu halten, damit sie mit diesem ihrem neuen Aufenthaltsorte recht

bekannt werden. Hierauf schafft man sie wieder nach Köln zurück und die eigentliche Abrichtung (Trainiren) — bei welcher man nach der in Folgendem geschilderten Art und Weise zu Werke geht — kann beginnen. Man bringt nämlich die Tauben täglich auf den Weg nach Düsseldorf, aber immer etwas weiter und läßt sie daselbst fliegen. Selbstverständlich werden sie nach und nach diese Tour genau kennen lernen, wenn auch einige Zeit darüber vergehen wird. Nach deren Verlauf bringt man sie eines Morgens, nachdem sie in Köln während 24 Stunden eingesperrt gehalten worden waren, nach Düsseldorf und reicht ihnen in ihrem dortigen Schlage ein gutes und reichliches Futter, ohne ihnen jedoch zu trinken zu geben. Sobald die Vögel ihre Mahlzeit beendet haben, jagt man sie unbarmherzig zum Schlage hinaus, damit sie geraden Wegs nach Köln zurückkehren, woselbst sie schon frisches Wasser in ihrer Wohnung vorfinden. Von da an erhalten sie in Köln gar kein Futter mehr, aber man muß sie noch während eines ganzen Monats zweimal täglich mit der Post nach Düsseldorf schicken, wo sie jedesmal gefüttert werden. Nach Verlauf von 30 Tagen hört dieser Transport auf; statt dessen treibt man die Tauben zur gewöhnlichen Fütterungszeit einfach aus ihrem Kölner Schlage damit sie zur Mahlzeit nach Düsseldorf eilen, wohin sie wie ein Pfeil in gerader Linie zu schießen sich bald gewöhnen werden.

Nie darf man ihnen aber gestatten, in dem Düsseldorfer Schlage zu übernachten, und noch weniger daselbst zu nisten. In Köln müssen sie ihr Nest bauen und den Durst befriedigen, in Düsseldorf aber den Hunger stillen können. Darin besteht das ganze Geheimniß. Selbstverständlich kann man den beschriebenen Plan, bei dessen Durchführung man auf sichersten Erfolg rechnen darf, je nach der Befähigung der Vögel in vielen Fällen wol sehr vereinfachen. Jedenfalls ist die Verbindung zweier noch vertheidigter Festungen durch eine solche sichere, rasche, häufige Luftpost von größter Wichtigkeit. Ebenso dürften die Vortheile, die für manche Private durch Einrichtung eines derartig verbesserten Postdienstes mit täglich zweimaligem Hin- und Rückflug entspringen, von selbst einleuchten.

Zur Begründung des in Vorstehendem gezeichneten Plans kann als Thatsache angeführt werden, daß (wenigstens nach Aussage des Generals Nazar Aga, Geschäftsträgers des Schah zu Paris) eine solche Taubenpost mit Hin- und Rückflug in Persien bereits längst bestehen soll. Ebenso dürften folgende Beobachtungen für jene mitsprechen. Herr Cassiers erhielt von dem bekannten Herrn La Perre de Roo eine männliche Brieftaube zum Geschenk, welcher der neue Eigenthümer eine weibliche von gleicher Rasse zugesellte. Dem Täuber gefiel es deshalb in seinem neuen Wohnorte und er schien den alten vollständig vergessen zu haben,

als Herr Cassiers eines Tages auf den Gedanken kam, seinen Tauben das Futter zu entziehen, um sie zu lehren oder zu zwingen, gleich den anderen (Feldflüchtern) aufs Feld zu fliegen. Da wurde, wie es scheint, durch den Hunger das Gedächtniß des Taubers aufgefrischt: er erinnerte sich seines Geburtsorts, sowie daß es daselbst immer wohlbestellte Tafel gebe, und seine Kameraden und selbst sein Weibchen, die zur Suche auf die Felder flogen, vergessend, nahm er seinen Flug schnurgerade zum Schlage des Herrn von Roo. Seit dieser Zeit erschien er daselbst wöchentlich zweimal, Mittags und Abends, um, sobald er sich gesättigt, zu Herrn Cassiers zurückzukehren. — In ähnlicher Weise beobachtete ein anderer Liebhaber, daß eine von ihm verschenkte Brieftaube jedesmal dann zu seinem Schlage zurückkehrte, wenn sie bald Eier legen mußte, weil sie in ihrem neuen Wohn- und Nistorte ein Gemisch von gestoßenen Eischalen und Salz vermißte, das ihr ehemaliger Herr seinen Tauben zur Beförderung der Schalenbildung vorzusetzen gewohnt war.

Zu Seite 140. Die Tauben, welche während der Belagerung von Paris eine so große Rolle spielten, zerfielen in zwei Klassen: Die einen für die Abreise, die anderen für die Ankunft. Erstere gehörten in die Provinz und waren, 1100 an der Zahl, von ihren Besitzern einem gewissen Herrn Drode, auf Grund der Verfügungen des Präfekten des Nord-Departements

und des Handelskammer-Präsidenten von Lille, übergeben worden. Der Maire von Paris ließ die Tauben in das Museum bringen. Die Gesellschaften von Roubaix und Tourcoing hatten ihre Tauben ohne jede Entschädigung zur Benutzung gestellt, und zwar ihre besten Exemplare, die gewöhnlich zur Reise von Paris nach ihrer Heimat nicht mehr als zwei Stunden brauchten und in Paris von zwei ausgezeichneten Züchtern Namens Man und Leman verpflegt wurden. Die große Kälte hatte die Absendung der Tauben sehr erschwert und oft ganz verhindert. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so würden die Reisen noch sicherer und zahlreicher gewesen sein; denn obgleich der Feind ihnen auf jede Art und Weise nachstellte, blieb doch immer noch eine große Anzahl in Reserve.

Zu Seite 143. Die auf S. 143 erwähnte Taube des Herrn Derouard, welche fünf- oder sechsmal die preußische Blokade durchbrochen, war eine Taube mittlerer Größe, schlank und dabei kräftig gebaut, roth gescheckt, ihr lebhaftes Auge schwarz, goldgelb berändert. Sie wurde im April 1870 im Schlage des Herrn Derouard, Secretär der Gesellschaft Espérance, gezüchtet; ihr Vater war ein kräftiger Antwerpener Tauber, dessen Flugkraft auf sie überging, denn sie hatte sich bereits bei ihren von Orleans, Blois und Tours aus unternommenen Wettflügen ausgezeichnet. Nach Proklamation der Republik bot die genannte Gesellschaft be-

kanntlich der Regierung ihre Dienste an, versichernd, 150 Tauben vor Einschluß der Hauptstadt herauszubringen; allein bevor die Genehmigung erfolgte, war es ja zu spät. Als endlich der General-Postdirektor Rampont auf die Idee kam, Tauben mit Luftballons zu verschicken, verwendete man dazu zunächst nur geringere und erst später gute Flieger. Am 7. Oktober sandte man zuerst Tauben aus, unter welchen sich jene erwähnte befand. Bereits am andern Morgen bemerkte man sie jedoch schon wieder in ihrem Schlage auf der Straße Simon-Lefranc, alle Einzelheiten über eine unternommene Expedition mitbringend. Am 12. Oktober ging sie mit dem Ballon Jules Favre aufs Neue bei sehr heftigem Südwinde ab, kehrte aber erst Anfangs November zurück, da man die Tauben mit nach Tours genommen. Die dritte Reise machte sie mit dem Ballon Chateaudun und kam von dieser sehr bald zurück. Mittlerweile wurde die Einschließung enger und zwei Ballons, deren einer dreißig Tauben an Bord hatte, waren in feindliche Hände gerathen. Hierauf begannen die nächtlichen Expeditionen, und die Heldin nahm Theil an der Sendung von 36 Tauben mit dem Ballon Uhrich am 18. November, welcher um 1 Uhr Nachts abging und sehr mit widrigen Winden zu kämpfen hatte; doch kam sie von Orleans glücklich zurück. Dann wurde sie mit dem Ballon Denis-Popin versandt und gelangte auch diesmal, trotz Kälte und

Sturm, von Tours wieder nach Hause. Das sechste Mal passirte sie die feindlichen Linien an Bord der Delivrance und wurde einige Tage später in Ormes, 300 Kilometer von Paris entfernt, losgelassen. Allein kaum hatte sie sich in die Luft erhoben, so zerschmetterte ihr ein Flintenschuß den Flügel. Der Schütze erkannte jedoch den Stempel der Regierung und verwandte seine ganze Sorgfalt auf die Wiederherstellung der Taube und überlieferte sie nach der Kapitulation von Paris geheilt ihrem Besitzer.

Zu Seite 151. Den Bemühungen der Herren La Perre de Roo und Geoffroy de Saint-Hilaire ist es gelungen, im Herbst 1875 die erste Militär-Brieftaubenstation in dem Akklimatisationsgarten zu Paris zu begründen.*) Dieselbe wurde zunächst mit den, von zwei belgischen Taubenzüchtern (Eskadronschef Joostens und George d'Hapis in Antwerpen) der französischen Regierung zur Verfügung gestellten 400 Tauben bester Rasse ausgestattet. Herr La Perre de Roo fügte diesem Bestande seinerseits zwanzig ausgewählte Brieftauben hinzu, und es sollen aus dem so gebildeten Zentraldepot allmälig alle festen Plätze Frankreichs mit einer Anzahl Brieftauben versehen werden, welche zur Errichtung der Lokalstationen für die Festungen bestimmt sind.

---

*) Leiter dieser Anstalt ist jetzt der bekannte Mr. Cassier.

Die Vorsteher des Zentraldepots fassen ihre Aufgabe zugleich in wissenschaftlichem Geiste auf, indem sie sich dem Studium der merkwürdigen Eigenschaften widmen, welche die Tauben in den Stand setzen, selbst von entlegenen Punkten aus immer wieder zu ihren heimatlichen Schlägen zurückzukehren. Jene charakteristischen Eigenthümlichkeiten sind bisher noch keineswegs genügend aufgeklärt worden und es ist vornehmlich diesem Mangel an Kenntniß zuzuschreiben, daß von den Brieftauben, welche während der Einschließung von Paris zum Postdienst verwendet wurden, nur der vierte Theil wieder erlangt werden konnte, während drei Viertheile verloren gingen. Namentlich war es nachtheilig, daß die Beamten des „Gouvernement der nationalen Vertheidigung“ die Tauben zu unpassender Zeit oder bei ungünstigem Wetter fliegen ließen. Denn es hat sich herausgestellt, daß die Tauben ihre Orientirungsfähigkeit verlieren, sobald die Erde mit Reif oder Schnee bedeckt ist. Der bekannte belgische Taubenfreund Rodenbach ließ im vergangenen Winter mehrere Tauben, welche sich bei früheren Wettflügen bereits vortrefflich bewährt hatten, von einem Punkte aus aufsteigen, der nur 5 Kilometer von ihrem Schlage entfernt war. Jedoch kehrte nicht eine von ihnen an demselben Tage zurück, sondern es gelang erst später, die Tauben aufzufinden. Jedenfalls liegt die Ursache dieser Erscheinung in den blendenden Schein der

Schneedecke, indem dieser sie ängstigt und die Schärfe ihres Gesichts beeinträchtigt; vielleicht hält sie auch die Furcht vor der Kälte zurück. Man wird also demzufolge die Tauben bei Schneewetter nicht ablassen.

Daß auch die Gewohnheit, in einer bestimmten Richtung zu fliegen, auf die Orientirungsfähigkeit der Vögel einen merklichen Einfluß ausübt, ist bekannt. Daraus ergiebt sich nun aber die Nothwendigkeit, bei der Erziehung der Tauben auf den Stationen sie nicht blos für eine Richtung einzuüben, sondern sie daran zu gewöhnen, daß sie von allmälig immer weiter hinauszurückenden Punkten in jeder Richtung nach den Schlägen zurückkehren. Man kann dabei zuletzt 400 bis 500 Kilometer weitgehen, und daß die Taube bei zweckmäßiger Ausbildung im Stande ist, dieser Anforderung zu genügen, hat man beobachtet. So nahm z. B. Herr Perre de Roo acht Brieftauben auf einem Dampfer von Antwerpen nach London mit und ließ sie bei der Ankunft daselbst vor dem Hospital von Greenwich auffliegen. Nach einigem Schwanken schlugen sie die Richtung nach der Stadt ein, also die entgegengesetzte, und der Besitzer hielt sie bereits für verloren, zumal dieselben ihren Weg über das Meer von Nord nach Süd zum ersten Male zu machen hatten. Allein die Befürchtung war unbegründet, denn noch an demselben Tage, um 7 Uhr Abends, trafen die Tauben glücklich in Antwerpen ein.

Neuerdings soll übrigens, wie öffentliche Blätter berichteten, George d'Hapis in Antwerpen der französischen Postverwaltung wiederum eine größere Anzahl von Brieftauben überwiesen haben, ebenfalls für das im Akklimatisationsgarten befindliche Depot bestimmt. Man gedenkt die Zahl der Vögel bis auf 5000 zu erhöhen, wozu bereits verschiedene Taubenzüchter ihre Hand geboten haben.

Bereits jetzt sind die Brieftauben in Frankreich mehrfach zu militärischen Zwecken verwendet worden. So wurde die Gesellschaft Espérance in Elbeuf vom Kriegsminister eingeladen, ihre Tauben zu leihen, und 16 derselben haben dann mit dem besten Erfolge während der diesjährigen Manöver die Korrespondenz zwischen dem dritten und vierten Armeekorps selbst bis nach Belfort hin unterhalten. — Daß die französische Regierung ihr Augenmerk immer mehr auf die Brieftaubenzucht richtet, ersieht man schließlich auch daraus, daß die Stadt Paris verschiedenen Vereinen die Summe von 1000 Frank zur Verfügung stellt und goldene Medaillen an jene vier Gesellschaften vertheilen läßt, welche im Belagerungsjahre 1870—71 der Stadt so wesentliche Dienste leisteten, als sie ihre Brieftauben derselben zur Verfügung stellten.

Zu Seite 164. Ueber den Einfluß, welchen ungünstige Witterung auf den Flug der Brieftauben hat, belehrt uns u. A. eine Mittheilung der „Köln. Zeitg.“:

Am vergangenen Sonntag wurden an verschiedenen Orten in Frankreich große Scharen von Brieftauben aufgelassen, welche ihren Weg nach Belgien und Deutschland nehmen sollten. Die an dem Tage herrschenden Gewitter richteten aber, wie man wol selbstverständlich annehmen muß, unter den Zügen der Vögel so gewaltige Verheerungen an, daß nur sehr wenige der ersteren in ihre Heimat zurückkehrten. Manche mögen auch durch das Unwetter verschlagen worden sein und sich später doch noch nach ihrer Behausung zurechtfinden. Die belgischen Vereine allein hatten, wie man uns mittheilt, 6000 und der hiesige Brieftaubenbund 150 Tauben fliegen lassen, welche laut Depesche am Sonntag Morgen um 5 Uhr in Freiheit gesetzt wurden. Von den belgischen Tauben waren, wie uns brieflich hierher berichtet wurde, Sonntag und Montag nur einzelne heimgekehrt. Am Sonntag Morgen halb 10 Uhr wurde im hiesigen Brieftaubenbund die erste Taube vorgezeigt, welche von den Vereinsmitgliedern den Namen ‚Wundertaube' erhalten hat. Dann trat bis Dienstag Nachmittag eine Pause ein. Von da ab fanden sich bis gestern Abend noch acht weitere Thierchen ein. Ein Herr Maaßen in Paris benachrichtigte den Vorstand des Brieftaubenbundes, daß ihm zwei der aufgelassenen Tauben zugeflogen seien. Ein Telegramm ersuchte den freundlichen Franzosen, die beiden kleinen Gefangenen heute früh wieder in Freiheit zu setzen.

Die Besitzer derselben hoffen, sie im Laufe des heutigen Tages wieder zu sehen. —

Wie weit übrigens zuweilen eine Brieftaube verschlagen werden kann, ersieht man daraus, daß vor einigen Monaten ein Diener auf dem Markte zu Görlitz unter mehreren von einem Händler gekauften Tauben eine solche erhielt, welche mehrfach in Berlin, Hamm, Düsseldorf u. a. O. abgestempelt war, deren Besitzer aber in Barmen wohnte.

Zu Seite 165. Ein Wettflug bei Nacht wurde z. B. am 24. Dezember 1871 bei Binche veranstaltet. Gegen 10 Uhr Abends ließ man nämlich bei herrlichem Mondschein die Tauben in einer, wenn auch nur kleinen Entfernung von 3 Kilometern fliegen; die erste erreichte in 8 Minuten, die übrigen wenig später ihren Schlag wieder. Anfänglich wollten die Tauben sich nicht entschließen, den Korb zu verlassen, sodaß man genöthigt war, sie auf die Erde zu setzen und sie zu erschrecken, bevor sie sich veranlaßt fühlten, sich zu einer gewissen Höhe zu erheben und den Rückflug zu beginnen.

Eine Gesellschaft in Lüttich hatte bereits 1872 angefangen, nächtliche Flüge einzurichten, weshalb sie heftig angegriffen wurde, indem man es für grausam hielt, den Vögeln die Nachtruhe zu rauben u. s. w. Die Gesellschaft vertheidigte sich jedoch und behauptete, daß ihre ersten Versuche durchaus befriedigend ausge-

fallen und sämmtliche Tauben glücklich wieder eingetroffen seien; in der Nacht wären sie übrigens nicht einmal weder der Gefahr durch die Wildschützen, noch durch die Raubvögel ausgesetzt, und es sei unzweifelhaft in geeigneten Fällen höchst wichtig, zu jeder Zeit sich Nachrichten verschaffen zu können. Man habe die bisherigen Versuche mit weniger werthvollen Tauben angestellt; käme es aber im Kriege darauf an, Tausende von Menschen das Leben zu retten, so würde das Loos selbst der edelsten Taube ein beneidenswerthes sein. — Ein Nachtflug (natürlich im Mondschein) wurde z. B. von Selessin aus, welches 6 Kilometer von Lüttich entfernt ist, um 9 Uhr 20 Minuten Abends veranstaltet: von 35 Tauben, die daran theilnahmen, legte die erste den Weg in 6 Minuten zurück — gewiß ein gutes Ergebniß.

Auch zwischen Wazennes und Houplin sind — wie „l'Épervier“ mittheilt — nächtliche Wettflüge versucht worden. Die um Mitternacht freigelassenen Tauben erkannten ihren Weg sofort und flogen mit gewohnter Schnelligkeit ihren Niststätten zu.

Zu Seite 175 und 176 (bzl. 64). Die Gesellschaft „l'Union“ in Louvain unternahm die ersten Versuche, die bestehenden sehr mangelhaften Systeme der Prämiirung zu verbessern, vermöge deren der Gewinn oder Verlust von Minuten zu berechnen ist nach der Entfernung, welche die Tauben zurückzulegen haben. Sie

ging dabei von der Ansicht aus, daß es eine ziemliche Ungerechtigkeit sei, den Tauben eine bestimmte unveränderliche Geschwindigkeit zuzumuthen, ohne auf Witterung und Windrichtung Rücksicht zu nehmen. Im allgemeinen nimmt man 1 Minute für den Kilometer an, mithin 60 Kilometer in der Stunde. Allein wie viel große Wettflüge vermöchte man wohl anzuführen, bei denen die Tauben nur eine durchschnittliche Schnelligkeit von 60 Kilometer in der Stunde erlangt hätten? Deshalb muß es, von der Ansicht ausgehend, daß die ausnahmsweise große Geschwindigkeit einer einzelnen Taube unmöglich maßgebend sein könne, weit richtiger und angemessener erscheinen, die mittlere Schnelligkeit der fünf zuerst angelangten Tauben anzunehmen, da dies eben einen viel zuverlässigeren Maßstab der Möglichkeit auch für die übrigen Theilnehmer abgiebt. Die Berechnung nach diesem System wurde denn auch bei dem am 6. Juli 1873 von Dijon aus abgehaltenen Wettfluge zur Geltung gebracht.

Ganz wie die oben genannte Gesellschaft fand auch bereits vor einigen Jahren (1874) „l'Epervier", daß die gewöhnliche Bestimmung der Reglements — derzufolge nach der größern oder geringern Entfernung zwischen dem Orte des Auslassens und den betheiligten Ortschaften Minuten ab- und hinzuzurechnen sind und zwar eine Minute für jeden Kilometer — nicht Anspruch auf Richtigkeit habe. Die Zeitschrift schlug deshalb

ein neues System vor, welches wol gerechter sein dürfte und darin besteht, jede Taube nach ihrer eigenen Schnelligkeit zu klassifiziren, also den ersten Preis demjenigen Flieger zu verleihen, welcher in einer bestimmten Zeit die größte Entfernung zurücklegt. Natürlich ist es — wie bereits S. 176 angegeben — bei sehr weiten Reisen erforderlich, eine Festsetzung hinsichtlich der anzunehmenden, zum Fliegen geeigneten Tageslänge zu treffen, so z. B. für den Monat Juli von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends. Denken wir, daß z. B. von Morceaux aus Genter und Antwerpener Tauben an einem Juli-Sonnabend früh 5 Uhr abgelassen worden sind. Die erste vorgezeigte Taube ist am Sonntag früh 6 Uhr in Gent eingetroffen, eine andere $6^3/_4$ Uhr in Antwerpen. Wie sind diese beiden Vögel nun zu klassifiziren? Die Entfernung von Morceaux beträgt 830, von M. nach Antwerpen 868 Kilometer. Die Genter Taube wird sonach die Entfernung von 830 Kilometer in 17 Stunden (von früh 5 bis Abends 8 Uhr und von 4 bis 6 Uhr früh) oder $830_{,000}$ Meter in $1_{,020}$ Minuten, also 813 Meter und 725 Millimeter in einer Minute zurückgelegt haben. Berechnet man es auf dieselbe Weise bei der Antwerpener Taube, so findet man, daß dieselbe 815 Meter und 23 Millimeter in einer Minute durchflogen hat. Die Schnelligkeit der letztern Taube ist demnach die größte; ihr gebührt deshalb der erste, da-

gegen der Genter der zweite Preis, während bei der Berechnung nach dem frühern System die Antwerpener Taube nur den zweiten Preis erhalten haben würde, weil sie eben später als die Genter auf ihrem Schlage eintraf.

Man ist lange darüber im Zweifel gewesen, wie man die Richtigkeit der bei den Wettflügen die Preise davontragenden Tauben feststellen solle. Namentlich hat man sich lange und eingehend in Belgien mit dem Ausfindigmachen eines neuen Verfahrens der Kontrole beschäftigt. Seit wenigen Jahren (1872) erst ist es gelungen, ein System aufzustellen, wodurch jenes ermöglicht wird, und welches, trotzdem es höchst einfach in seiner Ausführung ist, allen Uebelständen vorbeugt, die aus gewinnsüchtigen und sträflichen Unternehmungen (wie deren mehrmals vorgefallen) hervorgehen könnten. Es besteht in Folgendem: Sowie die Tauben in die Körbe gebracht werden, erhalten sie nur eine fortlaufende Nummer aufgestempelt, welche die Besitzer ohne allen Nachtheil erfahren können, indem die Tauben an dem Orte, in welchem sie in Freiheit gesetzt werden, durch den Begleiter mit einer neuen Nummer zu versehen sind. Die in der Provinz wohnenden Liebhaber sind dann verpflichtet, bei ihrer Anzeige der Rückkehr einer Taube beide auf derselben befindlichen Nummern anzuzeigen. Der Begleiter seinerseits ist mit einer Liste versehen,

die den Vögeln vor ihrer Abreise gegebenen Nummern enthaltend, welcher er in einer andern auf dem Blatte angebrachten Rubrik die ihnen auf dem Flügel angebrachte Nummer beisetzt, sodaß eine jede Taube also zwei Nummern erhält und die Zahl der Nummern mit jener der Tauben übereinstimmen muß. Die vom Begleiter auf diese Weise vervollständigte Liste ist an die mit dem Ganzen betraute Kommission abzuliefern und gewährt die beste Kontrole, welche herzustellen möglich ist. — Allein, so unzweifelhafte Vortheile auch dieses aufgestellte System enthält, weshalb es gewiß allgemeine Annahme finden würde, so liegt doch eine Schwierigkeit darin, Begleiter zu finden, welche fähig wären, die ihnen gestellte Aufgabe zu erfüllen. Dies hebt auch Rodenbach hervor und bespricht zugleich ein zweites System, welches er in jeder Hinsicht sehr empfehlenswerth findet und von dessen großer Anwendbarkeit er sich schon überzeugt hat. Es stammt von Herrn van Louwenberg in Louvain, ist höchst einfach und allen den Vereinen zu empfehlen, welche Wettflüge veranstalten, bei denen der Gebrauch des Telegraphen gestattet ist. Es besteht darin, daß auf eine Feder neben der laufenden Nummer irgend ein beliebiger Buchstabe gedruckt wird, der für die Theilnehmer ein Geheimniß bleiben muß. Der Vortheil dieses Verfahrens besteht darin, daß jedes Telegramm, welches die Ankunft einer Taube anzeigt, das Signalement

derselben bringt, sowie den Buchstaben und die Nummer, welche sie trägt. Diejenigen Depeschen, welche diese Bedingungen nicht erfüllen, brauchen als nicht empfangen betrachtet zu werden, weil man annehmen kann und darf, daß der Absender eine Täuschung beabsichtigte.

Zu Seite 185. Jenen Begleitern der Brieftauben dienen u. a. folgende, von belgischen Vereinen aufgestellte Punkte als Vorschrift: Kommt der Begleiter mit den Tauben in der Nacht am Bestimmungsorte an, so muß er die Thüren der Wagen einige Zeit öffnen lassen, um frische Luft einzuführen. Geschieht die Ankunft am Tage, so hat er dafür zu sorgen, daß seine Schützlinge sofort ins Freie gebracht werden, um sie in den Schatten zu stellen und sie trinken zu lassen; die Tauben müssen am Abend vor dem Fluge einigemale mäßig gefüttert werden; stets ist für frisches Wasser zu sorgen; am Morgen des Freilassens ist ihnen kein Futter mehr zu geben, wol aber das Wasser mit Geräusch einzugießen, damit die Tauben aufmerksam werden; die Körbe sind nach dem Oeffnen genau zu untersuchen, damit nicht einige der Bewohner bei großer Eile darin gelassen werden. Außerdem erscheint es zweckmäßig, die Begleiter zu ermächtigen, im Falle ungünstiger Witterung das Abfliegen um einen Tag zu verschieben, dies aber vorher bekannt zu machen, um etwaigen Beschwerden im Voraus vorzubeugen. —

Das Letztere ist namentlich vielfach erörtert worden, nämlich was der Begleiter in Betreff des Fliegenlassens der Tauben bei ungünstiger Witterung zu beobachten habe. Er dürfte sicherlich am zweckmäßigsten sein, bei starkem Nordwinde die Tauben nicht frei zu lassen, bei schwächerem Nordwind und klarem Himmel aber es getrost zu thun. Bei bedecktem Himmel und regnerischem Wetter würde es ebenfalls zu unterlassen sein. Doch können immerhin zweifelhafte Fälle eintreten und schon deshalb müssen zuverlässige und erfahrene Begleiter gewählt werden, die auch unter gewissen unbestimmten Umständen wissen, was am zweckmäßigsten sei. Wie widrig Nord- oder Nordostwind und heiße, trockene Luft ist, zeigte sich — um es hier gleich anzufügen — in diesem Sommer so recht bei den belgischen Wettflügen, welche deshalb fortwährend wenig befriedigende Erfolge zu verzeichnen hatten. (Vrgl. übrigens S. 164 ff. und Nachtrag dazu).

Sehr zweckmäßig erscheint es ferner, die Begleiter zu verpflichten, auf jeder ihrer Reisen ein Protokoll zu führen, um darin namentlich Näheres über die Beschaffenheit der Bahnhöfe zu bemerken, also ob sich dabei ein bedeckter Schuppen oder überhaupt ein Ort vorfindet, in dem die Tauben bei ihrer Ankunft sicher untergebracht werden könnten; ob ferner ein geräumiger Platz vorhanden, auf welchem die Körbe zum Zwecke der Oeffnung aufgestellt werden könnten; ob weiterhin

auch ein Telegraphenbureau am Orte sei, um sich mit den betheiligten Städten in Korrespondenz setzen zu können. Namentlich ist letzterer Umstand nicht unwichtig, denn es giebt ja viele Bahnhöfe, welche die Depeschen an das Bureau in der Stadt abzugeben haben.

Daß es in jedem Falle nothwendig ist, den Taubensendungen, welche namentlich in Belgien einen immer größeren Umfang annehmen, stets einen Begleiter beizugeben, ersieht man u. a. aus Folgendem: Ein von Antwerpen aus einer großen Sendung nach Paris beigeordneter Begleiter bemerkte, als er mit dem Auflassen seiner Tauben noch beschäftigt war, zufällig auf dem Bahnhofe einen frühzeitig angekommenen Waggon, welcher Taubenkörbe mit der Bestimmung nach Arras, Amiens, Creil, Albert und Clermont enthielt. Und obgleich die Körbe an ihre Adressen zurückbefördert wurden, so können die Tauben doch durch diese Nachlässigkeit leicht zu Schaden gekommen und werden günstigstenfalls in traurigstem Zustande zurückgelangt sein.

Zu Seite 187. Daß übrigens gegenwärtig auch die deutschen Eisenbahn-Direktionen den btrf. Vereinen bei der Beförderung ihrer Tauben bereitwilligst entgegenkommen, beweist z. B. der Umstand, daß die Bergisch-Märkische Bahn den Rheinischen und Westfälischen Gesellschaften jedesmal besondere Wagen für Fortschaffung der Brieftauben stellt, welche sachgemäß

beladen und sobald der btrf. Eisenbahnzug ankommt, einfach angehängt werden. Bei jedem Transport begleitet ein besonderer Aufseher die Vögel, welcher für Pflege und Wartung während der Reise zu sorgen hat. Wie wichtig dies für längere Touren ist, während welcher die Tauben getränkt werden müssen, braucht wol kaum hervorgehoben zu werden.

Zu Seite 257. Wie der „Sporn" im vor. Jahrg. mittheilt, hat sich zu Anfang 1876 auch für Wien und Oesterreich ein „Taubenschieß-Klub" in den Kreisen des Sports an der Donau (unter den Auspizien des Jockey-Klubs) gebildet. Das genannte Blatt berichtet mit wahrem Enthusiasmus von diesem Ereigniß und theilt weiter mit: „Dem jungen Verein gehören bereits fünfunddreißig Mitglieder an und Baron Majthenyi wirbt im „Sport" der neuen Stiftung mit einem beredten Artikel Freunde. Oesterreich zählt einige der ersten Taubenschützen auf dem Felde des internationalen Wettkampfes. Baron Ferdinand Bianchi, ein Zögling der Badener Schule, hat im großen Preise von Monako sich in einen guten Platz hineingeschossen. Aus den letzten Pariser Blättern ersehen wir, daß der junge Sportsman in einem Optional-Sweepstakes Sieger unter dreiundzwanzig Schützen geblieben ist. Baron Majthenyi, Prinz Louis Esterhazy, die Herren, die in Pest und Pardubitz in voriger Saison sehr Tüchtiges geleistet, sie Alle werden den Wiener

Taubenschieß-Klub mit vorzüglichen Kräften verstärken. Es wäre nun wünschenswerth, daß sich zu einer Art Vorprüfung Vereinbarungen zwischen den Vorständen des österreichischen und norddeutschen Schieß-Klubs treffen ließen, um internationale Meetings im abgeschlossenen Kreise zu veranstalten. Baden und Monako würden dann die Rendezvous für die Weltprüfung sein." Hoffentlich ist jedoch die Angelegenheit des Taubenschießens bald gesetzlich geregelt, sodaß diesen Herren Schützen inbetreff der Veranstaltungen jener Vergnügungen kein Kopfzerbrechen verursacht wird.

Wir haben auf Seite 121 zwar ausgesprochen, daß wir auf die Krankheiten der Tauben nicht näher eingehen wollen und deshalb auf ein Werkchen von G. Prütz verwiesen — doch haben wir uns entschlossen, an dieser Stelle wenigstens auf diejenigen Krankheiten Bedacht zu nehmen, welche am häufigsten den Brieftaubenpflegern und -Züchtern vorkommen und deswegen in den diesbezüglichen Zeitschriften auch am meisten von sich reden gemacht haben.

Ueber die Krankheiten der Tauben im allgemeinen sagt Dietz: Man verhütet dieselben am besten dadurch, daß man keine schwächlichen Jungen aufzieht und später zur Zucht verwendet, daß man beständig neues Blut zuzuführen sucht und die einzelnen Gatten solange wechselt

und verpart, bis man ein Heckpärchen zusammengebracht hat, das bei jeder Brut seine beiden Jungen gleichmäßig großfüttert. In dieser Weise geborene und aufgewachsene Tauben werden nur in den seltensten Fällen krank und, falls dies ja einmal geschehen sollte, auch von selbst wieder gesund. Die meisten Krankheiten sind angeboren und vererben von Geschlecht zu Geschlecht. Ich habe in meiner Praxis mehr als eine Taubenfamilie nach zwölf- bis zwanzigjährigem Bestehen an ein und derselben Krankheit dahinsiechen sehen.

Im Folgenden berücksichtigen wir nun hauptsächlich die sogen. Flügel-, die Augenkrankheit und den sogen. gelben Knopf.

Aus Verviers meldete man Anfangs des Jahres 1873, daß die sogen. Flügelkrankheit, welche seit mehreren Jahren dort nicht zum Vorschein gekommen, wieder aufgetreten war und zwar mit einer ungemeinen Schnelligkeit um sich greifend. Es wurde deshalb vorgeschlagen, durch Subskription den Betrag von 1000 oder 1500 Frank zusammenzubringen, um ihn für Lösung folgender Fragen als Preis auszusetzen: 1) Was sind die Ursachen dieser Krankheit? 2) Giebt es ein Mittel, derselben vorzubeugen? und 3) giebt es ein wirksames Heilmittel? — Denn die Ansichten über die Flügelkrankheit waren verschiedene. Von der einen Seite wurde dem Genusse von Mutterkorn der Grund dieser und ähnlicher Krankheiten zugeschrieben, von anderer Seite

aber sehr klar durch Erfahrung nachgewiesen, daß Feuchtigkeit die Hauptveranlassung sei, indem die Tauben eines obern Schlages ganz gesund blieben, dagegen die in einem unter diesem gelegenen, sehr feuchten Schlage von der Krankheit ergriffen wurden, das Uebel jedoch sich nach geeigneten Abhülfe-Maßregeln von selbst wieder verlor. Es wurde nun auch anempfohlen, die Tauben in der Zeit der Mauser bei Regenwetter nicht aus dem Schlage zu lassen, da man eben glaubte, daß gerade in dieser Zeit, wenn die Tauben durchnäßt in den Schlag zurückkehrten, daß Uebel leicht herbeigeführt würde. Daß der Genuß von Mutterkorn kaum der Grund für dasselbe sei, läßt sich wol auch daraus schließen, daß dieses erstens in kurzer Zeit tödtlich wirkt und daß zweitens die Krankheit auch in Gegenden, in welchen kein Mutterkorn vorhanden, manchmal sehr heftig überhand nimmt.

Ueber die erwähnte Flügelkrankheit der Tauben ließ sich (vrgl. Dresd. „Bl. f. Geflügelz.") ein gewisser Ziane aus Fraipont folgendermaßen aus: Das Uebel kann entstehen infolge einer schwierigen Reise oder einer gestörten Brut und es zeigt sich stets während der Mauser. Man möge also während dieser gefährlichen Zeit die Tauben sorgfältig untersuchen, und man wird dabei eine oder mehrere Flügelfedern weniger, an deren Stelle aber mit schwarzem, verdorbenem Blute gefüllte Kiele entdecken. Diese betrachte ich als die Quelle

der Krankheit, und meiner Ansicht nach besteht das einfachste und zugleich wirksamste Mittel gegen dieselbe darin, dieselben auszureißen. Ich habe im Jahre 1870 drei meiner Tauben geheilt, an denen ich den ersten Versuch machte. Eine derselben hatte bereits mehrere Preise errungen und wurde im April von dem Uebel befallen; zwei Monate später gewann sie abermals zwei Preise und hat seitdem an mehreren Wettflügen Theil genommen. Einer meiner Freunde vertraute mir auch eine kranke Taube an, welche ich in acht Tagen wieder vollkommen herstellte. Ich will zwar nicht behaupten, alte längjährige Uebel heilen zu können; allein mein Mittel schafft schnelle Hülfe, wenn man bald hinzuthut.

Wenn bei einer Flügelkrankheit die Geschwulst einen gewissen Umfang angenommen hat, so ist es rathsam, durch einen Einschnitt das Ausfließen des Eiters und des zersetzten Blutes zu erleichtern. Die Genesung wird dann rascher und sichrer vor sich gehen. Selbst wenn bei genauer Untersuchung keine Anschwellung am Flügelgelenk sichtbar ist, so findet man dieselbe sicher am Flügelansatz nach der Schulter zu.

Die Taubenkrankheiten im allgemeinen und die Fluglähme im besondern behandelt auch M. Pfeil ebenfalls in den Dresdener „Blättern für Geflügelzucht“ (1876) folgendermaßen:

„Die häufigen Klagen bezüglich der verschiedensten Krankheiten der Tauben, namentlich auch der Fluglähme, die nicht selten bei den Brieftauben vorkommt — Klagen, welche mir in diesem, sowie in anderen Blättern oft begegnet, sind mir bis heute auffallende Erscheinungen, da ich von frühester Jugend an stets 10 bis 40 Paar Tauben hielt und mir in einem Zeitraume von ungefähr vierzig Jahren meines Wissens keine fünf Tauben erkrankten, viel weniger starben, ausgenommen die, welche entweder vergiftet wurden, als nackte Junge in dem Neste starben oder durch die gesetzlichen Einsperrungszeiten in den Schlägen verkümmerten. Diesen besonders günstigen Gesundheitszustand meiner Tauben schreibe ich vor allem der naturgemäßen Behandlung zu.

Im Winter füttere ich meine Tauben so sparsam als möglich; sobald indessen im Frühjahre die Ackersleute in das Feld ziehen, bekommen die Vögel zu Hause so lange kein Futter mehr, bis im Herbste der Landmann das Feld wieder verlassen hat. Einige Wochen vor der Kornernte werden sie ausnahmsweise täglich etwas gefüttert.

Eine solche Behandlung würde besonders den Brieftauben sehr zuträglich sein, da sie durch das viele Schwärmen in den Feldern herum nicht nur sehr gesund und flugtüchtig, sondern auch zugleich sehr ortskundig und intelligent werden. Und dabei sieht man dann

sicher die Fluglähme, sowie viele andere Krankheiten, welche oft vorzugsweise Ueberfütterung und die träge Ruhe schuf, sofort verschwinden.

Auch gehören die Brieftauben, deren ich mehrere besitze, in der That zu meinen besten Feldtauben. Traurig allerdings ist es, wenn man sich in einem Lande befindet, in welchem die Tauben zur Frühjahrs-, sowie zur Herbstsatzeit jedesmal zu etwa vier Wochen Gefängniß verurtheilt sind, weil sie die wenigen Körner, welche bei Bestellung des Feldes nicht unter die Erde kommen, auflesen, während man den Star, die Ammer und viele andere nützliche Vögel, welche sich an Getreide, an Obst in den Weinbergen u. s. w. weit bedeutender versündigen, nicht nur nicht verfolgt, sondern, und zwar mit Recht, hegt und schützt.

So vielen Vortheil als der Star und andere Vögel bringen, so nützlich sind auch die Tauben, ja sie mögen dieselben, wie viele andere nützliche Vögel, noch übertreffen, und zwar deshalb, weil die genannten Vögel uns zwar von einer Masse von Schmarotzerwesen befreien, dieselben aber stets zu ihrem eigenen Unterhalte verwenden. Die Taube aber, welche den größten Theil des Jahrs bemüht ist, unsere Felder von Unkrautsamen zu reinigen, macht denselben (der sonst zum Wehe des Landmanns fortwuchern müßte) durch ihre Jungen der menschlichen Gesellschaft außerdem in werthvoller Weise nutzbar und wer — erlaube ich mir zu fragen —

wollte die Eigennützigkeit in so hohem Grade übertreiben, daß sie Mißgunst genannt werden könnte und der Taube es verargen, wenn sie ein Samenkorn holt, welches auf der Oberfläche liegen blieb und welches, wenn sie es nicht aufhebt, von der Satkrähe, dem Stare, der Lerche u. a. m. aufgezehrt würde oder verdorren und verkümmern müßte, kurz, welches ohne die Taube nicht nur für den Landmann, sondern für die menschliche Gesellschaft überhaupt verloren ginge? Durch Scharren, wie mitunter angegeben wurde, thut die Taube keinen Schaden, aus dem einfachen Grunde, weil ihr dazu das Vermögen fehlt; wer ihr aber das Scharren lehren oder es ihr mit Recht aufbürden wollte, müßte sie erst zu einem Scharrvogel umschaffen. — Wenn man darum die Tauben vor diesem verderbenbringenden Einsperren bewahren könnte, sie stets mit gutem Trinkwasser versieht und die, welche dazu befähigt sind, den Sommer über auf die Felder fliegen ließ: so würden die vielen Krankheiten, insbesondere die Fluglähme, verschwunden sein. Ja manche Brieftaube, welche seither verloren ging, weil sie auf einer weiten Wanderung vom Hunger in einen fremden Schlag getrieben wurde, würde, sobald sie an das Feldfliegen gewöhnt ist, sicher ihre Nahrung auf den Feldern suchen und zu finden wissen, so lange, bis sie endlich wieder ihre Heimat findet. Ueberflüssig ist es eigentlich, wenn ich noch bemerke, daß Ueberfüllung, d. h. Anhäufung zu vieler

Tauben in einem Schlage, sowie Unreinlichkeit stets zu vermeiden ist. — —

Außer von Flügelkrankheiten werden die Brieftauben und die Tauben überhaupt leider nicht selten von Augenkrankheiten heimgesucht. Indem wir hierbei wiederum auf die erwähnte Schrift von Prütz hinweisen, wollen wir nur anführen, was Herr O. Meyer in Levern auf eine in Nr. 10 der „Ztschr. f. Gfl.- u. Singv.-Zucht" (Hannover 1876) gestellte Anfrage: ob durch Erkältung herbeigeführte Augenkrankheiten bei den Tauben heilbar, bzl. welches Heilverfahren das geeignetste sei — erwidert: Da ich mehrere Augenkrankheiten bei meinen Tauben mit Erfolg geheilt habe, so will ich die angewandten Mittel hier mittheilen. Augenkrankheiten rühren sehr selten, ja fast nie, von Erkältung her, sondern sie haben ihren Sitz im Magen*) und von hier aus werden die Augen angegriffen. Sind dieselben trübe, geröthet, angeschwollen, die Lider halbgeschlossen, sitzt an den Rändern derselben eine stinkende, klebrige Masse, so ist eine solche Taube noch zu heilen. Diese unleidliche Krankheit ist übrigens furchtbar ansteckend, weshalb eine solche Taube sofort abgesondert werden muß. — Bis jetzt habe ich mit Erfolg Höllenstein in Wasser aufgelöst angewandt und dann täglich drei bis vier Tropfen Akonit in Wasser aufgelöst zum

*) ? Dr. R.

Trinken gereicht. Die Augen werden täglich drei- bis viermal mit der Höllensteinauflösung gewaschen und mit Petroleum bestrichen.*) Während dieser Zeit füttere man Rübsen und Hafer und reiche nur Akonit-Wasser zum Trinken. Auch kann man eine Messerspitze voll Spießglanz ins Wasser thun, was gute Dienste leistet. — Für meine Behauptung, daß fast alle Augenkrankheiten aus dem Magen herrühren, spricht, daß sie sich in der Regel einstellen, sobald die Tauben unreines, faules Wasser oder stets hitziges Futter erhalten haben.

Le muguet jaune**) gehört zu den gefährlichen und ansteckenden Krankheiten der Tauben. Die Ursache derselben ist ein mikroskopischer Pilz, der sich im Innern des Schnabels entwickelt und eine gelbe, schleimige Masse bildet, welche die Zunge und untere Schnabelwand bedeckt. Bleibt das Uebel auf das Innere des Schnabels beschränkt, so ist es noch heilbar (Rosenhonig, mit Salzsäure gesäuert, wenige Tropfen nur); sobald es sich aber über die Luftröhre und Luftröhrenäste verbreitet, artet es in eine wirkliche, fast unheilbare Bräune aus; denn man kann dem Sitz des Uebels mit keinen Medikamenten unmittelbar beikommen. Heftiger Husten und auch Röcheln verräth, daß die Krankheit sehr weit um sich gegriffen hat. In diesem Fall gebe man Rosenhonig, leicht mit etwas Schwefelblume angestäubt, ein

*) Das scheint mir doch bedenklich zu sein. Dr. R.

**) Deutsch der gelbe Knopf genannt.

und mische auch ein wenig Schwefelblume unter die Futterkörner, die man anfeuchten und den Tauben einstopfen muß, wenn sie nicht freiwillig mehr fressen. Tritt Durchfall ein, so hat man zu viel Schwefelblumen gegeben. — Um Ansteckung zu verhindern, muß man die Kranken sorgfältig absondern, und die Zellen, welche sie eingenommen, desinfiziren, besonders die Futter- und Trinkgefäße gründlich mit Chlorwasser waschen und die Nester und Stangen mit Schwefelblume bestreuen.
(„L'Acclimatation").

Ein Mitarbeiter der „Dresd. Bl. f. Gflz." (1876) giebt als „Präservativmittel gegen den Schnupfen und sogenannten gelben Knopf bei den Tauben" Folgendes an: Die von den betreffenden (Göttinger) Taubenzüchtern gemachten Erfahrungen bestätigen die Ansicht, daß die angegebene Krankheit im Blute der alten Thiere liegen müsse und von ihnen auf die Jungen vererbt wird. Die Fütterung mit Körnern statt mit Hülsenfrüchten, sowie Anwendung von Alaun und Chlorwasser hatten keinen nennenswerthen Erfolg. Dagegen erwies sich die Zugabe von einer Dosis schwefelsauren Eisens in das Trinkwasser der Tauben als völlig ausreichendes Mittel gegen diese verheerende Seuche. Verschiedene der Züchter, deren Tauben noch vor zwei Jahren vielfach am gelben Knopf gestorben waren, haben durch fortgesetzte Anwendung jenes einfachen Mittels ihre Schläge zur Zeit völlig frei von Krankheiten er-

halten. Das Verfahren ist sehr einfach: man löst in einem Quart kochenden Wassers etwa 1 Neuloth schwefelsaures Eisenoxyd auf und schüttet, nachdem die Mischung erkaltet ist, so viel von derselben in das Trinkwasser der Vögel, daß solches sich roth färbt. Auch bei meinen Hühnern habe ich dieses einfache Mittel namentlich zur Mauserzeit als blutreinigend mit Erfolg angewandt. Sämmtliche hiesige Taubenzüchter haben es mit gleich ausgezeichnetem Erfolge gebraucht und seit nun bereits zwei Jahren keine Taube mehr am gelben Knopfe verloren.

Im Anschluß an diese Bemerkung äußert der btrf. Taubenwirth noch Nachstehendes: „Gegen das Augenübel wird hier eine Bepinselung der Augen vermittelst Petroleum mit dem besten Erfolge angewendet; auch vertreibt dieses Oel gleichzeitig die in den Taubennestern zur Zeit des Sommers so häufig vorkommenden Milben und Maden, welche letztere sich in die Kröpfe und Weichtheile der jungen Tauben vollständig einbohren. Wird ein solches Nest mit Petroleum ausgespritzt, so verschwinden diese lästigen Schmarotzer sofort. — Gegen Taubenflöhe gebrauchen die hiesigen Züchter Salizylsäure 1 : 100 mit gutem Erfolge. Im Interesse der Taubenliebhaber übergebe ich die vorerwähnten Erfahrungen der Oeffentlichkeit mit dem Wunsche, daß auch andern Orts Versuche mit diesen höchst einfachen Mitteln gemacht werden und zur allgemeinen Kenntniß gelangen möchten."

Verzeichniß

der

deutschen Brieftauben-, Geflügel- und Vogelliebhaber-Vereine.

Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „L'Union"; Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „Die vereinten Freunde"; Taubenliebhaber-Verein; Ornithologischer Verein in Aachen.

Verein für Geflügelzucht zu Altenburg (Sachsen-Altenburg).

Geflügelzüchter-Verein und Verein der Geflügelfreunde zu Annaberg (Sachsen).

Geflügelzüchter-Verein zu Apolda (Sachsen-Meiningen).

Verein der Geflügelfreunde zu Auerbach im sächs. Voigtlande.

Arser Geflügelzucht-Verein zu Ars a. d. Mosel bei Metz.

Verein für Geflügelzucht in Augsburg.

Brieftaubenliebhaber-Verein „Columbia" in Barmen (Rheinprovinz).

Ornithologische Gesellschaft; Singvögelliebhaber-Verein; Erlenverein; Verein für den zoologischen Garten zu Basel.

Vogel- und Geflügelzüchter-Verein zu Bayreuth.

Verein der Geflügelfreunde „Cypria"; Verein der Vogelfreunde „Aegintha"; Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „Berolina" in Berlin.

Verein für Geflügelzucht zu Bielefeld (Westfalen).

Verein für Geflügel- u. Kaninchenzucht zu Bornhöved (Holstein).

Verein für Geflügel- und Singvögelzucht; Verein für Taubenzucht in Braunschweig.

Verein für Geflügel- und Kaninchenzucht in Bremen.

Verein für Geflügel- und Singvögelzucht in Breslau.

Taubenliebhaber-Verein zu Buchholz (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht in Buda-Pesth.
Verein der Thierfreunde in Büdingen (Hessen-Nassau).
Geflügelzüchter-Verein zu Burkhardtsdorf bei Chemnitz.
Geflügelzüchter-Verein zu Chemnitz.
Verein für Geflügel- und Vogelzucht zu Darmstadt.
Ornithologischer Verein „Aegintha"; Verein der „Freunde der gefiederten Welt" zu Demmin.
Verein für Geflügelzucht zu Dessau.
Geflügelzüchter-Verein für Deuben und Umgegend zu Deuben bei Dresden.
Geflügelzüchter-Verein zu Döbeln (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht des Stadt- und Landkreises Dortmund; Verein für Geflügel-, Singvögel- und Kaninchenzucht „Gallus" in Dortmund.
Geflügelzüchter-Verein zu Dresden.
Brieftaubenliebhaber-Verein „Colombe" zu Düren bei Aachen.
Verein „Fauna" zu Düsseldorf.
Geflügelzüchter-Verein zu Ebersbach bei Löbau (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein am Kottmar; Taubenzüchter-Verein zu Eibau (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Eilenburg (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Eisenberg (S.-Altenburg).
Verein für Geflügelzucht und Vogelschutz in Eisleben.
Verein für Geflügel- und Brieftaubenzucht „Fauna"; Gesellschaft „Brieftaube" in Elberfeld.
Westfälischer Verein für Vogelschutz, Geflügel- und Singvögelzucht zu Emden.
Thüringischer Verein für Geflügelzucht zu Erfurt.
Brieftaubenliebhaber-Verein „La Colombe" zu Eschweiler bei Aachen.
Verein für Thierschutz und Geflügelzucht im Stadt- und Landkreis Essen.
Verein der Vogelfreunde zu Eßlingen.
Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft zu Eupen (Rheinprovinz).

Verein zur Beförderung der Geflügelzucht zu Eutin (Oldenburg).
Geflügelzüchter-Verein zu Falkenstein (Sachsen).
Geflügelzucht-Verein „Cimbria" in Flensburg (Schlesw.-Holst.).
Geflügelzüchter-Verein zu Frankenberg (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Frankenthal.
Gesellschaft der Vogelfreunde; Brieftaubenliebhaber-Klub zu Frankfurt a. M.
Geflügelzüchter-Verein zu Freiberg (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Freiburg im Breisgau (Baden).
Verein der Vogelfreunde in Geislingen a. d. Staig.
Geflügelzüchter-Verein zu Alt- und Neu-Gersdorf (Sachsen).
Verein für Geflügel- und Vogelzucht zu Gießen.
Verein für Geflügelzucht zu Glauchau (Sachsen).
Hühnerologischer Verein zu Görlitz.
Geflügelzüchter-Verein zu Gößnitz (S.-Altenburg).
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht zu Göttingen (Hannover).
Vogelzucht-Verein in Gotha.
Baltischer Central-Verein für Thierzucht und Thierschutz in Greifswald.
Geflügelzüchter-Verein; Taubenliebhaber-Verein zu Greiz im Voigtlande (Fürstenth. Reuß).
Verein für Vogelschutz u. Vogelkunde zu Großenhain (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Großenstein (S.-Altenburg).
Verein der Geflügelfreunde zu Groß-Schönau (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Güsten (Anhalt).
Geflügelzüchter-Verein zu Halberstadt.
Verein für Vogelschutz und Geflügelzucht zu Hachenburg (Hessen-Nassau).
Geflügelzüchter-Verein zu Hainichen (Sachsen).
Ornithologischer Central-Verein für Sachsen und Thüringen; Sächsisch-Thüringischer Verein für Vogelkunde und Vogelschutz; Verein zur Pflege der Vögel im Winter zu Halle a. S.
Hamburg-Altonaer Verein für Geflügelzucht; Brieftaubenliebhaber-Verein „Courier"; Brieftaubenliebhaber-Verein „Konkurrenz" zu Hamburg.

Verein für Vogelschutz, Geflügel- und Singvögelzucht zu Hameln.
Verein für Geflügel- und Kaninchenzucht zu Hamm (Westfalen).
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht und Vogelschutz; Verein zur Förderung und Veredelung der Kanarienvögelzucht zu Hannover.
Geflügelzüchter-Verein des Kreises Liebenburg zu Harzburg.
Verein für Geflügelzucht „Fauna" in Herford (Westfalen).
Geflügelzüchter-Verein zu Herwigsdorf bei Zittau (Sachsen).
Verein „Fauna" in Hilden.
Verein für Geflügelzucht und Vogelschutz zu Hildesheim (Hannover).
Geflügelzüchter-Verein zu Hirschfelde (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Hohenmölsen (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Hohenstein-Ernstthal in Hohenstein (Sachsen).
Gesellschaft der Thierfreunde zu Homburg v. d. H.
Verein für Geflügelzucht zu Kalbe a. S.
Badischer Verein für Geflügelzucht zu Karlsruhe (Baden).
Verein für Vogelkunde und -Zucht zu Kassel.
Verein für Geflügel- und Kaninchenzucht „Fauna" in Kiel.
Harzer Verein für Singvögelzucht zu Klausthal (Hannover).
Verein für Geflügelzucht „Gockel" in Kleve (Rheinprovinz).
Verein für Vogelschutz und Geflügelzucht zu Koblenz.
Vogelschutz-Verein zu Koburg.
Verein für Geflügelzucht „Columbia"; Verein für Geflügelzucht; Brieftaubenliebhaber-Verein „Union"; Verein für Brieftaubenzucht „Concordia"; Brieftaubenliebhaber-Gesellschaft „Germania"; Kölner Kanarienvogelzucht-Verein zu Köln a. Rh.
Geflügelzüchter-Verein „Kurukuru" zu Königsbronn (Würtemberg).
Geflügelzüchter-Verein für Kolditz und Umgegend zu Kolditz.
Verein für Geflügelzucht zu Kreuznach (Rheinprovinz).
Geflügelzüchter-Verein zu Krossen bei Erlau.
Geflügelzüchter-Verein zu Leipzig.
Geflügelzüchter-Verein zu Leutersdorf (Sachsen).

Ornithologischer Verein für das Toggenburg zu Lichtensteig.
Geflügelzüchter-Verein zu Limbach bei Chemnitz.
Verein für Gartenbau und Geflügelzucht zu Limburg a. d. Lahn.
Verein für Vogelschutz, Geflügel- und Singvögelzucht zu Lingen a. d. Ems.
Geflügelzüchter-Verein zu Löbejün (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Löwenberg (Schlesien).
Ornithologischer Verein zu Loitz (Pommern).
Verein für Geflügelzucht zu Lommatzsch (Sachsen).
Verein für Geflügel- u. Kaninchenzucht zu Lüneburg (Hannover).
Geflügelzüchter-Verein zu Lützen.
Verein für Geflügelzucht zu Magdeburg.
Verein für Geflügelzucht zu Mannheim.
Verein für Tauben- und Hühnerzucht zu Meerane (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Meißen (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Meppen (Hannover).
Verein für Geflügelzucht zu Merseburg.
Verein für Vogelschutz, Geflügel- u. Singvögelzucht zu Minden (Westfalen).
Geflügelzüchter-Verein zu Mittweida (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Mühldorf a. Inn.
Geflügelzüchter-Verein zu Mühlhausen (Thüringen).
Verein zur Förderung und Veredelung der Geflügelzucht zu Mühlheim a. d. Ruhr.
Geflügelzüchter-Verein zu Mühltroff im sächs. Voigtlande.
Geflügelzüchter-Verein in Mülsen (St. Jacob).
Verein für Geflügelzucht zu München.
Westfälischer Verein für Vogelschutz, Geflügel- und Singvögelzucht zu Münster (Westfalen).
Verein für Geflügelzucht zu Naumburg a. S. (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Netzschkau (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Neukirchen bei Chemnitz.
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht zu Neustadt a. R. (Hannover).

Geflügelzucht-Verein zu Norden (Hannover).
Ornithologischer Verein; Verein der Vogelfreunde zu Nürnberg.
Verein für Geflügelzucht u. Vogelschutz zu Oberhausen a. d. Ruhr.
Geflügelzüchter-Verein zu Oberlungwitz (Sachsen).
Verein für Geflügel- und Kaninchenzucht zu Nieder- und Mittel-Oderwitz bei Zittau (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Oederan (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Bad Oeynhausen.
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht zu Oldenburg.
Geflügelzüchter-Verein zu Oschatz (Sachsen).
Geflügel- und Kaninchenzüchter-Verein zu Oschersleben (Sachsen).
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht zu Osnabrück.
Ornithologischer Verein für Vogelzucht und -Kunde zu Paderborn.
Geflügelzüchter-Verein zu Pausa im sächsischen Voigtlande.
Geflügelzüchter-Verein zu Pegau (Sachsen).
Verein für Singvögelzucht zu Pforzheim (Baden).
Verein für Geflügelzucht zu Plauen im sächsischen Voigtlande.
Geflügelzüchter-Verein zu Pößneck (S.-Meiningen).
Verein für Singvögel- und Geflügelzucht und Vogelschutz in Posen.
Gesellschaft der Vogelfreunde in Prag.
Geflügelzüchter-Verein für Radeberg und Umgegend zu Radeberg.
Verein für Geflügelzucht zu Reichenau bei Zittau (Sachsen).
Verein für Geflügelzucht zu Reichenbach.
Verein für Kanarienvögelzucht; Verein der Vogelfreunde zu Reutlingen.
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht und Brieftaubenliebhaber-Verein „Union" zu Rheydt (Rheinprovinz).
Verein für Vogelschutz, Geflügel- und Singvögelzucht zu Rinteln a. d. Ruhr.
Geflügelzüchter-Verein zu Rochlitz (Sachsen).
Hühner- und Taubenzüchter-Verein zu Ronneburg bei Altenburg (S.-Altenburg).
Mecklenburgischer Verein für Geflügelzucht zu Rostock.

Ornithologischer Verein; Verein für Vogelkunde und Vogelschutz zu Salzburg.

Geflügelzüchter-Verein im Kreise Liebenburg zu Schladen (Braunschweig).

Verein für Geflügelzucht zu Schönebeck a. d. Elbe.

Gesellschaft der Thierfreunde zu Schweinfurt.

Verein für Geflügelzucht im Stadt- und Landkreise Siebenlehn (Sachsen).

Verein für Geflügelzucht und Vogelschutz in Siegen.

Verein für Geflügelzucht; Brieftaubenliebhaber-Verein „Fortuna"; Solinger Brieftaubenliebhaber-Verein zu Solingen (Rheinprovinz).

Geflügelzucht-Verein zu Speier.

Verein für Geflügelzüchter zu Spitzkunnersdorf (Sachsen).

Ornithologischer Verein zu Stettin.

Brieftaubenliebhaber-Verein „Colombe" zu Stollberg (Rheinprovinz).

Geflügelzüchter-Verein zu Stollberg (Sachsen).

Ornithologischer Verein zu Stolp (Pommern).

Verein für Geflügelzucht; Ornithologischer Verein zu Stralsund.

Verein der Vogelfreunde von Würtemberg; Gesellschaft „Canaria" in Stuttgart.

Ornithologischer Verein in Swinemünde.

Geflügelzüchter-Verein zu Teuchern (Sachsen).

Hühnerologischer Verein zu Tiegenhof.

Verein für Geflügelzucht zu Trier (Rheinprovinz).

Verein für Geflügel- und Vogelfreunde zu Ulm a. D.

Verein für Vogelschutz und Geflügelzucht zu Usingen (Hessen-Nassau).

Geflügelzüchter-Verein zu Waldheim (Sachsen).

Verein für Geflügelzucht und Vogelschutz; Zoologischer Verein zu Weimar.

Geflügelzüchter-Verein zu Weißenfels a. S. (Sachsen).

Erster Oesterreichischer Geflügelzucht-Verein; Ornithologischer Verein; Verein für Geflügel-, Vögel- u. Kaninchenfreunde zu Wien.

Geflügelzüchter-Verein zu Wiesbaden.
Brieftaubenliebhaber-Verein zu Wildbach bei Aachen.
Verein für Geflügelzucht zu Wingen (Hessen-Nassau).
Verein „Freunde der gefiederten Welt" zu Winterthur (Schweiz).
Verein für Geflügel- und Singvögelzucht zu Witten a. d. Ruhr.
Geflügelzüchter-Verein „Columba" in Zeitz.
Taubenliebhaber-Verein zu Zeulenroda (Sachsen).
Geflügelzüchter-Verein zu Zschopau (Sachsen).
Ornithologische Gesellschaft zu Zürich.
Verein für Geflügelzucht in Zwenkau.

Anzeigen.

